Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1590 de 2018

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS VÍCTOR ROSSI

SEÑOR DIRECTOR NACIONAL DE VIALIDAD LEONARDO COLA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 23 de mayo de 2018

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Martín Tierno.
MIEMBROS:	Señores Representantes Mario Ayala, Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola y Adrián Peña.
DELEGADOS DE SECTOR:	Señores Representantes Andrés Carrasco y Jorge Pozzi.
ASISTEN:	Señores Representantes Alfredo Asti, Omar Lafluf, Nelson Larzábal, Constante Mendiondo, Nicolás Olivera y Silvio Ríos Ferreira.
INVITADOS:	Señores Ministro de Transporte y Obras Públicas Víctor Rossi y Director Nacional de Vialidad Leonardo Cola.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno). Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, y al señor director nacional de Vialidad, Leonardo Cola.

La Comisión, en sesión extraordinaria, a solicitud del señor ministro y su equipo, sesiona a fin de conocer la presentación de la rendición de cuentas 2017 respecto a la vialidad nacional y la ejecución de obras.

Mientras aprontan la presentación que van a realizar, si algún diputado tiene algún reclamo o quiere felicitar al Ministerio por la actuación que ha tenido en algunas rutas nacionales, puede hacerlo.

SEÑOR AYALA (Mario). Agradecemos la presencia del señor ministro en esta Comisión.

La verdad es que la Ruta Nº 30 tiene tramos recién culminados y a pocos días ya se están haciendo reparaciones y bacheos en algunas partes. Además, se está llevando a cabo la reparación de parte de la Ruta Nº 4 que, en la comparecencia anterior del señor ministro, habíamos planteado que no había durado tres meses y ya se había empezado a levantar la pequeña y fina capa de bitumen que habían colocado. Nos preocupa la calidad del trabajo que se está llevando adelante.

Sabemos que se hizo la licitación por el tramo de Ruta Nº 30 hasta Bella Unión. Tenemos entendido que se hicieron los estudios pertinentes y está pronta la adjudicación de estos tramos, pero queremos saber si hay fecha de inicio de obra y cuánto se ha avanzado en esto. Además, si hay fecha de inicio de obra para los puentes que se van a realizar en el tramo de Artigas hacia Bella Unión sobre el arroyo Tres Cruces, el arroyo Cuaró y Zanja de la Comisaría, que serían los tres puntes planificados.

También hemos planteado la preocupación en cuanto al mantenimiento de los puentes, no solo el Puente Internacional de la Concordia sino los otros puentes de las rutas que están en el departamento de Artigas. Hace más de un año los estuve recorriendo con un ingeniero civil y me señalaba que sería bueno que se realizara un mantenimiento o una inspección de estos puentes para ver en qué condiciones se encuentran; se ven hierros y eso demuestra un proceso de deterioro.

Otra inquietud que deseo manifestar es si la entrada sobre el bypass y Ruta N° 30 se va a realizar de hormigón o está previsto hacerla de carpeta asfáltica o algún otro sistema similar.

SEÑOR RÍOS FERREIRA (Silvio). Estamos sumamente satisfechos porque, en cierta forma, el departamento está con una recuperación vial muy importante en sus principales carreteras. En la clásica Ruta Nº 30 que ha iluminado nuestro accionar desde el comienzo de la legislatura estamos teniendo resultados altamente positivos. La Ruta Nº 30, en el tramo que va desde Buena Unión hasta el departamento de Artigas, está transitable; de los 130 kilómetros, 110 kilómetros ya tienen bitumen hecho y cerca de Artigas lo que estaría faltando en el último tramo de 15 kilómetros para llegar a Artigas sería la señalización, lo demás está todo bien. Inclusive, por lo que me he enterado, los puentes que son los que existían anteriormente van a ser alisados por parte de otra empresa.

Además, hemos ido a ver el recapado que se está haciendo en la Ruta N° 3, que va de Bella Unión a Salto. El trabajo se comenzó por Bella Unión; en las entradas a la ciudad, que son zonas muy importantes, se hicieron los tréboles correspondientes e, inclusive, se ha agregado algún semáforo.

Y en la Ruta N° 4, en el tramo que viene desde Paso Campamento, hay 50 kilómetros que fueron licitados. A la empresa Traxpalco le fueron adjudicados 28 kilómetros, de los cuales 12 kilómetros ya están bituminizados, mientras que los demás ya están abiertos y se está trabajando fuerte. Y la empresa, Incoci Cujó, a la cual se adjudicaron los otros 22 kilómetros, ya inició, también, los trabajos. Por lo tanto, estamos muy satisfechos con todo eso.

El sector que viene con más lentitud es el que más dificultades tiene, que es el situado entre Masoller y la Bajada de Pena, que le fue adjudicado a la empresa Ramón Álvarez. Aún no se bituminizó, pero me parece que la base está hecha. No entiendo mucho de eso, pero puedo decirles que nuevamente comencé a venir a Montevideo por la Ruta N° 30.

Por otra parte, tal como se había planteado, el Ministerio de Transporte hizo la licitación para el balizamiento del aeropuerto de Artigas y la Dinacia ya recibió el trabajo finalizado. Nosotros recorrimos la pista de aterrizaje, y hay algunas zonas que están filtradas. La sociedad civil que está trabajando en eso nos dijo que habría que caprichar y terminar con un recapado. Aprovechamos la presencia del ministro para entregarle la solicitud respectiva.

Por último, en una media hora previa, hice una solicitud al Ministerio de Transporte. Entre Tacuarembó y Paso de los Toros hay muchos lugares donde hay eucaliptos que son muy viejos y pueden generar accidentes ante fuertes vientos y tormentas. En un momento en que se está haciendo un despliegue tan importante en

vialidad en todo el país, quizás, sería bueno hacer un llamado a licitación para que alguna empresa haga los cortes de esos árboles que significan un peligro para los que transitan por la carretera.

También quiero recordar el planteo del señor diputado Mario Ayala respecto al Puente de la Concordia. El día de la creciente tuvieron que concurrir las autoridades de Vialidad, porque había temor de que corriera peligro. Los técnicos lo revisaron y dijeron que no había problema, pero cuando vienen las crecientes, el Puente se mueve todo. Por lo tanto, también solicitamos que eso se revea.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Más allá de consideraciones que haremos más adelante, después de que el ministro y el director de Vialidad nos presenten el trabajo que trajeron en el día de hoy para la Comisión, quiero plantear algunas inquietudes concretas.

En la Ruta N° 7, hay una obra que se está terminando, entre Casupá y Reboledo; también hay una obra a cargo de la empresa Meriter, entre Reboledo y Batlle; pero el tramo que sigue después de Batlle, que pasa por las localidades de Valentines, Cerro Chato, Santa Clara, está en muy mal estado. Se han hecho algunos bacheos, pero ahí hay un tema de fondo. Entonces, queremos saber cuáles son las previsiones, si hay obras para hacer en esa zona, que es una fuente permanente de reclamos por parte de los vecinos y de los transportistas que recorren esa Ruta Nacional tan importante.

En la Ruta N° 90, el tramo Paysandú Guichón está bastante mal, especialmente entre los kilómetros 68 y 87. La semana pasada, hicimos un pedido de informes al Ministerio. Queremos saber cuál es la situación y cuáles son las previsiones para esa zona en particular, en el litoral del país.

Asimismo, quiero plantear un tema que nos preocupa, que seguramente después trataremos con más detenimiento. En la Ruta N° 3, entre San José y Flores, se ha hecho una obra que demoró en entregarse. Queremos saber si finalmente se entregó. Además, vecinos de la zona nos trasmitieron algunos problemas: en la ruta recién hecha se ven agrietamientos, deformaciones; inclusive, han saltado algunos pedazos de ruta. Queremos saber cuál es la evaluación que hace el Ministerio de esa obra, que fue hecha recientemente, cuáles son los controles de calidad que se hicieron y si se han tomado medidas para subsanar esta situación.

SEÑOR OLIVERA (Nicolás). Quiero hacer algunos planteos muy concretos.

Hay un tramo de la Ruta Nº 90 como muy bien dijo el colega Olaizola de mi querido Partido Nacional , que es la intersección entre la Ruta Nº 25 y la ciudad de Guichón las termas , que está muy deteriorado. Ahí pasan muchos camiones que vienen del este del departamento con madera. Cada poco tiempo hay siniestros ahí y sería importante que, con algún puchito de dinero que le quede, señor ministro, pudiera destinar algún cariño ahí.

El otro tema que quiero plantear es sobre la Ruta Nº 26, casi tan nombrada con la Ruta Nº 30. Sabemos que se están haciendo obras, pero ya vivimos una experiencia en la que el Ministerio invirtió mucho dinero en distintos tramos que se hicieron, muchos de los cuales los hizo la empresa Ramón C. Álvarez, que fueron de muy baja calidad. De hecho, se genera una suerte de calesita, por la que se hace la obra, se deteriora, poco antes de la entrega definitiva, se hace un recapadito, se entrega, está todo bien, pero al poco tiempo, es un desastre.

Entonces, pediría al Ministerio que le ponga un poquito de celo a algunas empresas que están trabajando, porque en las obras que están trabajando hoy, ya hay deterioro respecto de lo que se está haciendo. Obviamente, la empresa deberá entregar en condiciones se deberá hacer la recepción provisoria y después la definitiva y hay cosas que cuando se van haciendo, uno no ve que está pasando abajo, más allá de que se puedan hacer cateos, etcétera.

Es así que habría que poner un poco de cariño al control de calidad de la obra porque sabemos que se está haciendo un gran esfuerzo en inversión por parte del Ministerio, en caso de la Ruta Nº 26, que sigue cobrando vidas, lamentablemente, y que quizás no va tan rápido como quisiéramos, pero, bueno, son los tiempos de las obras.

Y lo último tiene que ver con un pedido de informes que cursamos hace un tiempo, vinculado al puente que hizo el Ministerio no en su gestión, creo que fue en la del ministro pasado en la Ruta Nº 4, que está en la zona de Guichón, y pasa por el Queguay, paso Andrés Pérez.

Usted sabe, ministro, que había un puente que se inundaba. Entonces, el Ministerio hizo otro puente, pero se sigue inundando. La inquietud es por qué se invirtió tanto dinero en algo que no solucionó el problema y deja aislados a sus habitantes. Estamos hablando de la Ruta Nº 4, que conecta, entre otras cosas, el vivero de UPM con la Ruta Nº 90. No sabemos por qué el Ministerio decidió gastar tanto dinero en un puente que mantiene la misma cota o nivel, por lo que se sigue inundando, dejando aisladas a las dos partes de la Ruta. Es por eso que hicimos un pedido de informes que agradecería que en algún momento usted pueda revisar, haciéndonos llegar la respuesta.

Gracias.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Quiero referirme a dos temas. Uno de ellos lo plantemos cuando fuimos con la Comisión de Transporte es el mantenimiento de la transitabilidad que se debe exigir a la empresa de una obra en ejecución, lo que no se nos contestó por parte de la regional y del ministro.

El segundo tema, que me preocupa bastante y sucede en todas las rutas o en la mayoría, es la falta de señalización cuando se está haciendo la obra. Nos ha tocado quedar en media calzada sin aviso en ninguna de las dos puntas, con un camión que viene y otro vehículo que va. Inclusive, hace unos días, en el tramo que se está haciendo en la Ruta Nº 24, hubo que echar a todos los camiones para un lado para que pudieran pasar los otros.

Esos son los planteos que quería hacer a nivel general.

Por otra parte, en Río Negro estamos conformes con las obras que se están haciendo.

En la Ruta Nº 24, entre la Ruta Nº 2 y Tres Bocas, se están levantando tramos bastante grandes y se les está poniendo hierro, principalmente en las curvas y en los paso a nivel o cerca de ellos, que se ve que es cuando el camión más se afirma. Esto lo digo para tenerlo en cuenta en el nuevo tramo que se está haciendo entre Tres Bocas y la Ruta Nº 3, que la verdad es que está quedando muy bien.

Lo otro que se está haciendo es la Nº 25, de Young hacia Algorta, que también está impecable, y la Ruta Nº 20, hasta pueblo Grecco.

Nos quedaría, señor ministro, un pedacito que es departamental pero bien se podría hacer una ampliación del convenio de la Ruta Nº 25, entre Menafra y Paso de la Cruz , que es de 8 kilómetros, y otro pedacito de la Ruta Nº 25, entre Tres Bocas y Young.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE. Señor diputado: lo veo interesado en que la Intendencia pueda tener buena caminería departamental. ¿Se la quiere pasar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas? Ojalá que el ministro pueda responder favorablemente.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Antes que nada, queremos reconocer porque es lo que corresponde todo lo que se ha hecho en este Ministerio y en los anteriores, empezando por aquella recesión en la Ruta Nº 1 para conectar el puente, lo que, vergonzosamente estuvo esperando no sé cuántos años que alguien tomara cartas en el asunto. El ministro Rossi, en cuanto ingresó en el Ministerio, en el año 2005, solucionó eso. Y hay que tener en cuenta todo lo que se ha hecho en un período en el que el nivel de actividad y, por lo tanto, de tránsito de las rutas, ha ido en aumento. Obviamente, con las dificultades del caso, se ha ido respondiendo y realmente hay muchas rutas que han mejorado sensiblemente su situación, pese a ese incremento del tránsito.

Mi pregunta es, dentro de los plantes, ¿cuándo se terminaría la doble vía de la Ruta Nº 1, llegando o saliendo de Colonia? Ese es el tramo que falta de doble vía, para completar lo que teníamos, que es la doble vía conectada en el río Santa Lucía.

SEÑOR AYALA (Mario). Quería trasladar un planteo del diputado Trobo.

Es una consulta sobre el tramo de la Ruta Nº 14 que va entre la Ruta Nº 6 y la Ruta Nº 7, que está bastante deteriorado.

SEÑOR PRESIDENTE. Le va a contestar el ministro, señor diputado, pero creo que eso es de jurisdicción departamental, por lo que le correspondería a la Intendencia de Florida.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Me parece una instancia útil esta reunión que coordinamos con la Comisión. A pesar de que la hicimos un día fuera de los horarios regulares de funcionamiento, ustedes se hicieron un lugar para mantener este intercambio.

Este repaso que se ha hecho, poniendo la pelota en movimiento, nos resulta de mucha utilidad; inclusive, para compartir comentarios, para profundizar en otros, para tener mayor conocimiento de la realidad.

Se ha trabajado mucho por parte del Ministerio en este período para ponernos a tono. Sabemos que los problemas no están todos resueltos, ni mucho menos. Además, sabemos que nunca se van a resolver todos, pero sí se logró avanzar y absorber situaciones críticas, más complicadas, y poner en marcha, por un lado, un proceso de recuperación y, por otro, el mantenimiento, que de acá para adelante tendrá que ser permanente. El país ha aumentado su producción, su carga, y va a seguir haciéndolo, por lo que va a continuar aumentando la exigencia sobre algunas rutas, que tendrán que seguir transformándose.

El director va a hacer un planteo acerca de cómo estamos trabajando y hacia dónde vamos; ese plan de obras es una etapa con cierta proyección para ir avanzando. De todos modos, siempre hay situaciones que merecen comentarse.

Voy a responder algunas interrogantes que se hicieron en esta primera ronda y luego el director Cola hará un repaso general sobre lo que estamos haciendo en todo el país. Estamos trabajando en toda la red. En la primaria, tenemos un altísimo porcentaje de rutas en buen o muy buen estado ya. En la red secundaria estamos dando batalla para seguir incrementando el porcentaje de rutas en buen y muy buen estado. Y en la red terciaria es en la que hay mayores retrasos, pero son caminos. Salvo algunos caminos, que son rutas terciarias, que se han visto sorprendidos por algún emprendimiento que ha aumentado la demanda, los demás tienen un pavimento de un nivel inferior, con resistencia inferior, pero llegado el momento vamos a darle respuesta.

Hoy en día, la Ruta N° 14, hasta Sarandí del Yi, tiene un primer tramo que es ruta nacional, pero de allí en adelante tiene mayoritariamente jurisdicción departamental. Nos proponemos

——ya está en marcha , a través de la PPP N° 3, la reconstrucción de la ruta, pasando por Trinidad, terminando en Sarandí del Yi, y construyendo el puente común a las Rutas N° 14 y N° 6, que ya está adjudicado. Hay una empresa preparando el famoso cierre financiero para iniciar las obras.

En cuanto al otro tramo, que incluye el que mencionaba el diputado, ya está hecho el llamado y se recepcionaron cinco ofertas que están siendo evaluadas para ir a la adjudicación definitiva. Con eso no solo vamos a transformar toda esa ruta en ruta nacional, sino que vamos a transformar la Ruta N° 14, dando respuesta a los requerimientos del nuevo tiempo, asegurando una conexión transversal entre Rocha y Mercedes; de oeste a oeste. Estos proyectos tienen asegurado un mantenimiento que oscila en los veinte años. Es decir que no solo se va a hacer la ruta de nuevo, se van a reforzar los puentes y se van a hacer algunos nuevos, como el de Sarandí del Yi, sino que se va a asegurar su mantenimiento por veinte años. Estamos avanzando hacia una transformación para el futuro. Es una obra que no va a estar terminada en este período, pero los trabajos van a estar iniciados, garantizando este proceso para el futuro del país.

En el caso de la Ruta N° 1, estamos a punto de poner en funcionamiento el puente nuevo, llamado “puente blanco”, que está prácticamente terminado. La demora se debe a una línea eléctrica. Como hubo que levantar bastante el terraplén, porque el puente nuevo es mucho más alto debido al estudio que se hizo en materia hidráulica , inclusive que el puente paralelo que lo acompaña, la conexión de UTE quedó muy cerca, pero se va a resolver en pocos días y vamos a tener restablecida la doble vía en Rosario. Esa conexión va a resolver este punto crítico y luego las empresas van a ir a trabajar en la instalación del obrador para hacer un puente doble en la Ruta N° 1 a la altura de Riachuelo, que es el punto más peligroso que tiene actualmente esa ruta. Los puentes se van a hacer dobles, con un sistema para el futuro. Si bien vamos siguiendo el mantenimiento de la Ruta N° 1 en toda su extensión, y hay obras previstas, y se está mejorando en algunos tramos la calidad de la obra, no nos estamos planteando como prioridad la culminación de la doble vía de Tararias a Colonia. Podría ser un objetivo terminar la doble vía, pero hay otras demandas que hemos priorizado. Desde el punto de vista turístico, el acceso a Colonia, después de Tararias, tal como está, es muy pintoresco. Hemos previsto

medidas para embellecerlo, como la iluminación y la resolución de los puntos peligrosos. El transporte de carga se canaliza por otras rutas, que algunas se están terminando, como es el caso de la Ruta N° 22 en Tarariras, hasta la Ruta N° 21. Está pendiente otra PPP, que ya fue adjudicada, y que va a dar respuesta a los corredores de carga de la región. Lo que se ha trabajado en la zona de Colonia a Soriano, más estas PPP una está en funcionamiento y la otra en el cierre financiero , va a significar un nivel de mejoras y servicios muy importantes para las rutas de Colonia.

Tomamos nota de alguna de las observaciones que nos hicieron sobre las Rutas Nos. 20 y 25; sabemos que hay un tramo en el que se está trabajando y que se está haciendo la ruta de nuevo, con una base cementada totalmente nueva. La ruta prácticamente había sido borrada y, reitero, se está haciendo una nueva.

Sabemos creo que el señor diputado Lafluf hizo mención que hay algunos tramos a los que vamos a ir procurando atender y dar respuesta en la medida en que tengamos los recursos y se vayan culminando otros.

En cuanto a la Ruta N° 24, hay un tramo que está muy bien y hay otro, que está en obra y se encuentra totalmente levantado. Con la empresa discutimos la estrategia que eligió, que fue la de levantar todo lo que estaba por hacerse e iniciar con el hormigón. Y el hormigón que está instalando es de muy buena calidad y lo está haciendo en una forma muy rápida. Pero ¿qué es lo que sucede? Que decidió actuar en un tramo demasiado extenso, y como en este país llueve lo cierto es que la lluvia nos dio bastante alce , lo cierto es que nosotros y la empresa lo pasamos feísimo.

La empresa la pasó feo, tal vez, porque fue sorprendida por las consecuencias del tramo levantado, que sigue teniendo una importante circulación de camiones.

Esto no pasó desapercibido; hemos discutido el tema y se han aplicado algunas sanciones. El tema sigue en discusión para que no se vean sorprendidos por esa situación, que son dificultades que generan las obras, pero que en la medida de lo posible hay que prever para evitar algunos momentos críticos como los que hubo los días de lluvia, reitero, en el tramo que se está construyendo. La obra está bien, pero hubo complicaciones en algunos tramos en los que no había obra.

No sé si el director ubica el puente Andrés Pérez, pero sin duda me van a ayudar a localizarlo exactamente para poder brindar una opinión cierta.

En cuanto a la pérdida de vidas por accidentes, créanme que esos problemas no tienen que ver con la ingeniería ni el estado de la ruta, sino con otro asunto que no nos resulta indiferente. Hasta podría dar ejemplos de mayor cantidad de accidentes, y más graves, cuando las rutas están mejor.

Tener una licencia de conducir significa que la persona debe saber discernir y actuar en consecuencia si la ruta está mal, si el puente es angosto o si hay dificultades para circular. No es excusa la existencia de un pozo en una ruta para que una persona circule a 150 kilómetros por hora, como sucede en muchos de los accidentes con destino fatal. Eso no es por el pozo, porque cuando este no existe hay situaciones que son dolorosas debido a la gravedad del accidente. Reitero que no es un problema de ingeniería.

Pido disculpas a la Comisión; sé que lo relacionado a la vida no es un tema específico del ministerio ni del día de hoy, pero si en todo el país no nos ponemos todos de acuerdo que debemos trabajar para generar conciencia de que debemos cuidar nuestra vida, estaremos liquidados. No podemos seguir buscando excusas para que la culpa la tenga otro. Yo puedo hacerme cargo de todas las muertes que hay en toda la red vial del país, pero aun así no terminaremos con todos los fallecimientos. El número de muertos se puede disminuir mucho, porque en más del 90% se genera por errores humanos y por irresponsabilidad en la conducción.

Estoy absolutamente convencido de que siempre estamos buscando lo que faltó o quién tiene la culpa, pero acá cada uno se tiene que cuidar porque es la mejor manera de evitar estos problemas.

En cada una de las obras se mencionaban las de Ramón Álvarez, su estilo y algunas situaciones conflictivas, pero nosotros no estamos en las noticias y discusiones de conflictos públicos o de otro tipo. En cada ruta nosotros contamos con técnicos, ingenieros y ayudantes de ingenieros, tratando de asegurar que las rutas que se construyen se hagan con los trabajos correspondientes, por lo que se paga. A veces hay situaciones en las que a las mejores empresas, a las más responsables, se les puede generar alguna dificultad.

Hace pocos días visitamos Lascano pues, de algún modo, fuimos a hacer un balance con los vecinos de ese lugar sobre la situación de las rutas. Estábamos convencidos de que mucho se había mejorado respecto de la situación que hubo poco tiempo atrás. En Lascano, un tramo de la Ruta N° 15 que se estaba construyendo concretamente, donde confluyen las Rutas Nos. 15 y 19; una zona baja, que se inunda mucho y es sometida al peso de la carga arrocera y demás , había algo menos de 300 metros que se habían destruido. Ese trabajo lo hizo la misma empresa que hizo media Ruta N° 19 que la recorrí y puedo decir que es un billar, que está impecable y el otro tramo de la Ruta N° 15, que está bien en todo su recorrido menos esa zona.

En esa reunión estuvo el ingeniero, quien daba su explicación. Lo cierto es que a la empresa Colier, que es la que hizo el trabajo, nos gustaría evaluar su responsabilidad en el trabajo, en el cumplimiento, en los horarios y en la calidad del mantenimiento. Como decía, a esa empresa se le produjo ese problema, y fue la que tuvo que dar explicaciones en la reunión con los vecinos porque se le generó cierta situación. Cualquiera puede tener un problema, pero eso no significa que uno pague por un trabajo y después, a los pocos días, deba hacerlo de nuevo. Por estos motivos es que hay técnicos siguiendo este trabajo.

En cuanto a la Ruta N° 3, antes de llegar a Trinidad, es un nuevo procedimiento que se puso en marcha y que en su momento, con relación al asfalto modificado que se utilizaba, generó una respuesta que no fue adecuada. Pero es en un solo tramo. El problema fue enfocado inmediatamente. En la medida en que se exprese alguna irregularidad de ese tipo, se irá haciendo la reparación requerida. La empresa que hizo esta obra es importante: Hernández y González. En general, tiene un rendimiento alto. Sin embargo, estamos controlando permanentemente. La misma empresa ha tenido alguna otra dificultad en algún otro lugar, y también ha sido multada y obligada a repetir la obra, etcétera. En los más de 9.000 kilómetros que hay en todo el país, cada vez que se hacen trabajos hay un control y un seguimiento.

Esto incluye a los puentes. Para la tranquilidad general, aseguro que los puentes tienen un sistema de inspección más o menos anual. El objetivo es hacer una inspección anual a cada puente. En casos especiales, que aparecen hace poco, terminamos con La Coronilla y hoy estamos hablando del puente de Rosario; aparecen situaciones imprevistas por distintas condiciones , hacemos inspecciones especiales. Con el Puente Internacional de la Concordia apareció esa preocupación. En el momento de las inundaciones, algunos vecinos hicieron llegar la preocupación de que notaban vibraciones que no eran normales como consecuencia de la subida, y se mandó la inspección. De esto hace relativamente poco tiempo. El resultado de esa inspección, que fue repetida inmediatamente después de que la inundación se retirara muchas veces, con el agua alta no se puede ver , fue bueno y da absoluta tranquilidad. Eso no quiere decir que no haya que hacer una tarea, un mantenimiento, un arreglo; eso es otra cosa. Pero los puentes están controlados en el país. Incluso, en uno de los puentes con los que había algún problema porque tenía limitación en la carga y nos preocupaba el último puente que tenía restricción en la Ruta Nº 8 ya se iniciaron las obras. El país tiene que ir culminando los corredores para que garanticen que esa mayor carga pueda transportarse de punta a punta de las rutas con cierta continuidad, cosa que no es así. Recién lo estamos logrando. Ahora, nos queda el puente sobre el arroyo Cuñapirú, en la Ruta Nº 5, que no es de jurisdicción nacional. Ya hablamos con el intendente y desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas vamos a abordar el refuerzo y ensanche. Con eso estaríamos culminando todo el corredor de la Ruta Nº 5, a efectos de que puedan pasar la carga que quieran. Eso también está pasando en la Ruta Nº 8 con el puente en el que estamos trabajando en el río Olimar.

Por otra parte, en Artigas también se hizo el último tramo de la Ruta Nº 3. La obra es bastante interesante. Se tomaron algunas medidas de seguridad, como la instalación de peaje y el alumbrado. Pudimos hacer una rotonda de ingreso que no sé si está terminada porque tuvimos un lío bárbaro para recuperar el predio y hacer la rotonda. Está en marcha. También estamos atendiendo la observación que nos hicieron respecto a que el puente ferroviario que se utiliza mucho para peatones podría tener algún elemento peligroso. Lo hemos hecho revisar para ver si efectivamente es así. No es el puente carretero, pero está pegado ahí y a veces la gente hace cosas.

Además, inauguraremos la Ruta Nº 30 en el ingreso a Artigas; espero que nos puedan acompañar antes de terminar el año. Hay tres tramos muy avanzados hasta Artigas y hay otro tramo donde se está poniendo el famoso colchón de piedra, entre la bajada de Pena y Masoller. Ahí se está extendiendo la piedra e imprimando, unos de los trabajos más horribles que causa mayor cantidad de perjuicios a los que pasan por ahí. Faltan aproximadamente entre 10 y 11 kilómetros.

Asimismo, ya casi se ha resuelto el recapado hasta la bajada de Pena. La bajada tendrá una reparación; aunque está relativamente bien, hay algunas zonas donde se produjeron algunas filtraciones. El arreglo está comprometido.

Después de Masoller, habrá un bacheo general en una zona que hasta La Coqueta está en buenas condiciones y de ahí en adelante están Traxpalco e Incoci Cujó; la obra, prácticamente, está terminada. Faltan algunas medidas de emprolijamiento, señalamiento, etcétera. Por ahí, llegamos hasta el arroyo Chiflero.

En la presentación nos referiremos a todo el resto de la Ruta Nº 30. Hay obras pendientes, en proceso de adjudicación e inicio. En Artigas se van a asustar cuando vean lo que significa la obra del terraplén del puente Cuaró y la obra del terraplén del puente Tres Cruces. Es una bruta obra; así sale. Ya están previstas; algunas ya se iniciaron. En los próximos meses las van a ver en pleno desarrollo. Primero, se van a hacer los puentes y, después, vendrá la recuperación de toda la red. En primer lugar, los puentes van a exigir un terraplén bastante extendido se hace ruta nueva y, en segundo término, es difícil, sin arreglar los puentes, ir arreglando algunos tramos de rutas. El arreglo de la Ruta Nº 30 está planteado y tiene las respuestas adjudicadas.

Este es un primer repaso. Ahora comenzaremos la presentación.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario). Me queda la duda, señor ministro, referente a los arreglos que no han durado, en algunos casos, más de tres o cuatro meses.

Eso da la sensación a la gente que transita por allí de que se está tirando el dinero en una obra que no cumple con sus objetivos. Reitero: en algunos casos, no habían pasado más de tres o cuatro meses y en algunos tramos de la Ruta N º4 se levantaba el bitumen cuando se transitaba allí en los meses de verano.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Recién hacía referencia a determinadas situaciones que se dan en obras importantes, que son parte de ellas y que se resuelven, pero el trabajo que se hace está bien hecho; es controlado y serio.

Seguramente, usted se refiere a una experiencia que hubo en la Ruta N º 4, que significó lo podrá explicar mejor el director Cola la colocación de toda una carpeta que fue un riesgo y que fracasó. De todos modos, eso no tiene que ver con los arreglos. Esa fue una experiencia con determinado material; puedo señalar otros ejemplos en ese sentido.

Por suerte, las empresas están permanentemente incorporando tecnologías y materiales; inclusive, se están utilizando muchos asfaltos modificados, porque se busca evitar los ondulamientos que se producen. Se hace una ruta nueva y se producen ondulamientos, no porque el piso ceda, sino porque se desplaza el asfalto, razón por la cual reitero las empresas están permanentemente haciendo experimentos con distintos materiales.

Hace relativamente poco tiempo, se hizo un complemento en la Ruta Nº 5 y resultó que los vehículos tenían dificultades al frenar, patinaban, porque el material no cumplía con las condiciones necesarias. Se suspendió el experimento nos llevamos un susto bárbaro ; la empresa sustituyó el material por otro.

Por su parte, en la Ruta Nº 4, una empresa en particular no voy a dar el nombre; luego lo explicará el director Cola hizo una experiencia que no resultó buena, porque el material no se consolidaba y se levantaba, pero fue solo en un tramo. Nosotros sabemos que en esa ruta, más allá de que ha habido un esfuerzo y se han aprovechado los contratos de las obras de la Ruta Nº 30, hacia Artigas, se ha venido mejorando toda la situación, aunque todavía falta mucho.

Reitero que lo que menciona el señor diputado fue una prueba que se hizo, que no funcionó y quedó un tramo con resultados que, efectivamente, hubo que lamentar. No fue algo de lo que la Dirección Nacional de Vialidad no haya tenido conocimiento.

SEÑOR COLA (Leonardo). En lo relativo a la Ruta Nº 4, queremos decir que en ese momento había dos cuadrillas haciendo tratamiento: la de la empresa Osusa que es la que el señor ministro no quiso nombrar , y la cuadrilla de Salto, de Vialidad. En ese tramo, puntualmente, lo que pasó fue que la cuadrilla de Salto estaba haciendo un recargo con un tratamiento. Llegamos a hacer el recargo, se compactó, se imprimó y se nos prendió fuego el camión regador. Entonces, la ruta quedó solo imprimada. Quienes conocen del tema vial

saben que una imprimación dura poco y nada; es lo básico para hacer el tratamiento bituminoso encima. En veinte días la ruta se demolió, lo que produjo alarma general; inclusive, generó alguna acusación contra la empresa que, no estaba trabajando; estaba a pocos de kilómetros ahí. Eso fue enteramente responsabilidad de la regional de Vialidad y nuestra, en definitiva, pero después se solucionó.

A veces, estamos muy al filo de los recursos y, si se nos rompe una máquina o un camión, las obras se retrasan. Esos veinte o treinta días que se corrieron los plazos en la Ruta Nº 4 fueron suficientes para que la ruta quedara molida y pareciera que aquel era un trabajo tirado.

Hoy por hoy, en Ruta Nº 4 tenemos dos empresas trabajando. Prácticamente, vamos a llegar hasta Biassini y recuperaremos el tiempo. Estamos ensanchando la ruta y haciendo un doble tratamiento, con el mismo esquema que aplicamos en Ruta Nº 30, desde Artigas hacia el este. O sea que estamos haciendo un trabajo sostenible en el tiempo. La empresa Osusa todavía está haciendo trabajo y parte de ensanche y tratamiento, y está trabajando bien. Por ello, creo vamos a dominar la Ruta Nº 4 en este período, al igual que a la Ruta Nº 30.

Hay otro tema sobre el que quisiera hacer alguna puntualización, porque son recurrentes las quejas con respecto a los puentes, cuando hay inundaciones. Nosotros tenemos aproximadamente unos ochocientos puentes en jurisdicción nacional, que tienen varias formas de inspección, pero, fundamentalmente, estas son responsabilidad directa del ingeniero regional que, por cercanía, conoce cada uno de los puentes y sus patologías. También contamos con un departamento de estructuras, centralizado en Montevideo que, sistemáticamente, inspecciona los puentes y tiene una visión general de cada uno.

Cada vez que hay inundación, la gente dice que el puente vibra. Los puentes vibran; están apoyados sobre neopreno; no son rígidos. Con las inundaciones más si llega el agua al tablero el puente se mueve, al igual que si pasa tránsito pesado por encima.

La otra causa de alarma son las juntas de los puentes, que en una inundación muchas veces desaparecen. Entonces, parece que hubiera fisuras transversales en el puente. En realidad, todos los puentes tienen fisuras de dilatación y lo que pasa es que el material bituminoso que se pone en esas juntas desaparece y hay que colocarlo de nuevo. Eso nos pasó con el puente del Cebollatí: en una inundación de hace dos años, saltaron las juntas y fue un caos. En realidad, no se trataba de una rajadura del puente; eran las juntas de dilatación

Quiero dar la tranquilidad de que los puentes están monitoreados. Si bien las inundaciones dos por tres nos descalzan pilares o nos llevan un cuarto de cono, identificamos el problema inmediatamente y no damos paso hasta que estamos seguros de que el puente es utilizable. Como ejemplo podemos decir que eso pasó con el puente de Rosario. Ustedes habrán visto que el puente Blanco después de las inundaciones no se usó más; se clausuró, se cortó el terraplén; teníamos la verificación de que algún pilar había quedado colgado del puente, sin apoyo. Por eso no se usa. Hay un departamento técnico con un montón de gente especializada y estamos permanentemente tratando de dar seguridad al usuario.

Quisiera hacer una pequeña aclaración acerca de la calidad de las obras. Nosotros hacemos varios tipos de obras, de acuerdo con el tipo de ruta y el momento en que está. Ustedes habrán visto que en varias rutas nacionales estamos haciendo bacheos contratados. El bacheo contratado es, claramente, una obra de mantenimiento.

Cuando hacemos tratamiento bituminoso, esas rutas tienen un año y medio de garantía a partir de la recepción provisoria y no tienen la definitiva hasta que están en perfectas condiciones. En muchos casos, hay un proceso de asentamiento de las rutas, en el que, a veces, entre un 1% y un 2% de ellas falla. El proceso de construcción de la ruta es artesanal y depende hasta de la temperatura ambiente, del tipo de piedra o frente de cantera que tengamos, y del tipo de bitumen y del tanque de bitumen que Ancap nos esté proveyendo. Entonces, no siempre una misma ruta tiene una calidad homogénea, pero sí adecuada; si no, no se le recibe la ruta a la empresa.

En mezcla asfáltica y en hormigón, la garantía es de tres años. Es decir que la ruta se pone a punto, se entrega, se le da la provisoria y durante tres años debe estar en perfectas condiciones, sin problemas de gravedad. Esto no quiere decir que su vida útil sea de tres años, pero ese plazo es el que nos garantiza que el trabajo se asentó y que no tiene patologías que acorten la duración prevista.

En cuanto a las empresas, debo decir que nosotros las controlamos a todas por igual. Si bien sabemos que algunas trabajan mejor que otras, nuestra obligación es hacer un control y no confiarnos en ninguno de los trabajos de ninguna de las empresas. Hay un staff permanente de ayudantes e ingenieros que están encima de cada una de las obras durante la construcción y no solo durante la recepción. Inclusive, en la recepción de la obra no participa quien actuó durante la construcción de la ruta, sino un equipo diferente; es decir que se hace una especie de auditoría de obra.

Más allá de eso, con buena o mala fortuna, algunas obras fallan más que otras y otras no tienen ninguna falla. Quizás podría poner el ejemplo de la Ruta Nº 3. Allí tuvimos alguna falla en el último tramo de la ruta, sobre Trinidad, producto de que la tecnología que se probó allí es nueva, pero eso no va a quitar vida útil a la ruta, por lo que la inversión del Estado va a estar garantizada igual. Tenemos un tramo anterior que quedó en muy buenas condiciones, hecho con carpeta asfáltica tradicional.

Aclaro que sobre Trinidad solo un tramo dio problemas, no la totalidad. Fíjense qué tramo dio problemas: el que se hizo a partir de abril. ¿Cuál fue el problema que identificamos? Un problema de compactación, porque a partir de abril las temperaturas bajan muchísimo y la compactación de la carpeta o de las bases se hace mucho más dificultosa. Entonces, hoy por hoy, tenemos identificado qué control debemos hacer cuando se emplea ese tipo de tecnología nueva.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Quedó pendiente una de las preguntas que había hecho al señor ministro, relativa al estado de la Ruta Nº 7, entre Batlle y Ordóñez y Santa Clara, y a si hay obras previstas allí.

Como el señor director nacional de Vialidad se refirió al tema de los puentes, quisiera decir que hay 103 puentes previstos en el plan de obras que se presentó en el año 2016. El tema es que 69 están dentro del esquema de PPP, 31 en la órbita de la Corporación Vial del Uruguay y 3 en la concesión de la rutas Nº 5 y Nº 8. Quiere decir que casi un 70% de las obras previstas en puentes están el plan de PPP que viene muy retrasado; la única que está funcionando, que es la PPP 0, no tiene ningún puente. Entonces, ¿qué previsión hay con respecto a esos puentes? ¿Se van a hacer? ¿Se van a cambiar? ¿Se van hacer en otro ámbito? ¿Qué está haciendo el Ministerio para que se puedan ejecutar las obras de puentes que se habían planificado a comienzo del período?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Primer asunto: la PPP 2124 a la que nosotros le llamamos 0 tiene puentes; tal vez no sea la PPP que tenga más puentes, pero los tiene e, inclusive, algunos están en plena obra en este momento.

En segundo término, nosotros mantenemos los proyectos que están previstos en las PPP más allá de que los plazos de las PPP son otra historia , así como las obras de los llamados. Nuestra voluntad es avanzar todo lo posible y que en el futuro sigan desarrollándose los proyectos que están en marcha. Inclusive hoy se están presentando las ofertas de la PPP 7.

En tercer lugar, puedo decir que, además, hay un nuevo paquete de puentes para los que sí estamos estructurando una propuesta de financiamiento, y tiene que ver con las obras de reforzamiento de puentes como consecuencia del contrato con UPM, que incluye algunos puentes importantes, como el que está sobre el Río Negro, en la zona de San Gregorio, respecto al que estamos armando una propuesta de financiamiento, ya que es un tema que no puede resolver solo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En cuanto esté elaborado ese plan de obras lo haremos llegar para que conozcan sus detalles, aunque podemos compartir sus lineamientos generales.

Por otra parte, tengo anotado el tema de la Ruta Nº 7, pero dije que iba a hacer solamente algunos comentarios, porque de lo contrario reiteraría el contenido de la exposición. Hace pocos días, estuvimos en Casupá, donde hicimos una presentación para la que invitamos a todos los alcaldes de la zona e informamos acerca del plan que nos habíamos comprometido a presentar algunos meses antes, cuando visitamos José Batlle y Ordóñez. De ese plan hay algunos aspectos que ya se han concretado y algunas obras que ya se han iniciado, porque la aspiración es mejorar el estado de la Ruta Nº 7 hasta la Ruta Nº 26, que incluye varias obras que seguramente mencionará el director Cola, que están en distintos momentos.

SEÑOR COLA (Leonardo). La idea es mostrarles un pantallazo detallado de lo se hizo entre 2015 y 2017 y, a partir de eso, analizar lo que se haría en 2018.

No voy a ir obra por obra porque, si lo hiciera, la exposición sería muy árida; voy a nombrar las obras principales y pido que me interrumpan cuando lo deseen, para hacer las consultas del caso y lograr que la presentación sea interactiva.

Hoy, los corredores internacionales definidos en el país son: la Ruta N° 1, un tramo de la Ruta N° 2, Ruta N° 3, Ruta N° 5, Ruta N° 8, Ruta N° 18 y Ruta N° 9; la única transversal es la Ruta N° 11. En el mapa está marcado en qué espacio de esas rutas prácticamente, es el cien por ciento está contratado un mantenimiento. Esto se hace a través de la CVU y es una inversión importante del país para mantener estas rutas en condiciones.

A partir de este mantenimiento, hay una serie de obras en esos corredores que, generalmente, se hacen con la modalidad de mantenimiento crema, que son mantenimientos con obras de rehabilitación.

Lo que está marcado en rojo son las obras que se han hecho hasta ahora dentro de los corredores. La más importante es la del tramo de la Ruta N° 2, rehabilitado en su totalidad en este período, desde Fray Bentos a Cardona e, inclusive, el ingreso a la ciudad de Fray Bentos. En ese tramo hay obras importantes, como el pasaje urbano de Santa Catalina y de José Enrique Rodó, que se hizo en hormigón; tenía una patología prácticamente endémica de ahuellamiento estaban muy deformado , por lo que decidimos cambiar de sistema. Se hizo con un hormigón de 22 centímetros, un estándar para rutas de alto tránsito.

Otro punto a destacar es la rotonda de Mercedes, ubicada en un lugar complicado de cruce. También esté hecha en hormigón y tiene dos funciones: primero, enlentecer la velocidad del tránsito entrante a Mercedes y, segundo, distribuir el tránsito de ingreso a la ciudad, con una rotonda cómoda y segura.

Hoy por hoy, estamos trabajando en el complemento del corredor, en la Ruta N° 23, y se está terminando una rehabilitación desde Ruta N° 11, de 30 kilómetros de Ruta N° 23, con una técnica de reciclado y de carpeta asfáltica.

En la Ruta N° 3 se hicieron dos tramos importantes de más de unos 70 kilómetros, a partir de unos 15 kilómetros de San José hasta Trinidad. Son dos tramos de obra con dos técnicas diferentes de construcción: una tradicional, de carpeta asfáltica, y otra de reciclado con carpeta, hasta la ciudad de Trinidad.

El año pasado iniciamos el tramo siguiente de Ruta N° 3, de 53 kilómetros, que históricamente también ha tenido problemas de ahuellamiento. Era ese tramo de ruta que estaba zanjeado. Permanentemente había que hacerle un mantenimiento, fresarlo y bajarle el nivel de profundidad a esos ahuellamientos. A fines del año pasado, se inició una obra de rehabilitación de los 53 kilómetros. Es un tramo adecuado para hacer white topping hormigón adherido, fibrado sobre la carpeta asfáltica que existe. Eso va a llevar un año y medio más de obra, pero realmente va a resolver un problema endémico

Históricamente, quizás ese sea el peor tramo de la Ruta N° 3.

Al norte de la Ruta N° 3 también hay una serie de trabajos puntuales que se han hecho. Destaco que, en Artigas, en los últimos kilómetros sobre Bella Unión, se hizo la rehabilitación de la ruta con carpeta asfáltica; son unos 25 kilómetros en total. También se hizo la rehabilitación del pasaje urbano a Bella Unión; es un tramo de ruta al que hacía más de cuarenta años que no se le hacía nada.

Con relación a la Ruta N° 5, lo que tenemos de obra es un recapado; en este período, hemos trabajado fuertemente en la concesión al sur del peaje Mendoza. Se hicieron varios recapados, varios bacheos, y se está trabajando en un bacheo desde Progreso hacia Canelones, que va a empezar próximamente. Tenemos algunos proyectos por delante; después se los contaré.

El señor ministro me acota que está la rotonda del empalme de la Ruta N° 81 con la Ruta N° 5. En la ciudad de Canelones, desde la Ruta N° 11, en Santa Lucía, hasta la Ruta N° 5, se hizo un bypss de tránsito pesado, en hormigón; no es white topping, sino obra tradicional, de 22 centímetros de espesor.

En 2016 también se inauguró el intercambiador entre la Ruta N° 5 y la Ruta N° 48, que es una obra muy importante.

Básicamente, lo que hoy tiene la ruta son varias obras de iluminación y de puentes. Quizás el cambio sustantivo que tenga la ruta sea el ensanche y el refuerzo para 48 toneladas de 7 puentes que existían y que se fueron recuperando.

En la actualidad, el octavo puente, construido al costado, paralelo al Cuñapirú en zona municipal , completaría el cien por ciento del corredor para tránsito pesado.

Pasamos a la Ruta N° 8. Increíblemente, el corredor no corresponde a esa ruta, porque en la intersección con un tramo de la Ruta N° 17 con el resto de la Ruta N° 18 se completa hasta llegar a la frontera. Nosotros apuntamos a consolidar el corredor internacional de la propia Ruta N° 8, y ya hay varias obras terminadas. Entre Treinta y Tres y Melo hay una recuperación total, con rehabilitación de la ruta y ensanche, y algunas rectificaciones geométricas de la ruta en todo el tramo. Además, estamos trabajando las obras se iniciaron el año pasado en los accesos norte a Melo y en los accesos a Aceguá. Trabajamos desde Aceguá al sur, en un tramo bastante importante, de casi 17 kilómetros, en recuperación con diferente estándar al que se hizo entre Treinta y Tres y Melo el tránsito allí es bastante menor , pero con la idea de completar la totalidad de la Ruta N° 8 hasta la frontera en este período.

A su vez, en el sur estamos trabajando en la Ruta N° 8, haciendo terceras sendas desde Minas al norte, con la empresa Techint.

Quiero aclarar que en Mariscala me lo acota el señor ministro realmente tenemos un problema. Está ubicada en una loma quebrada, con muy poca visibilidad, por lo que vamos a hacer una rotonda en su ingreso y a tratar de canalizar la totalidad de sus calles por esa rotonda. Recién está en proyecto, pero se va a hacer en este período. Se trata de una calle auxiliar que ya existe y de una rotonda de distribución en la salida suroeste de Mariscala.

Al sur de Minas, prácticamente se reconformó la totalidad de la ruta hasta el empalme de Ruta Nº 9, en algunos casos, con bacheo en hormigón; en otros casos, con recapado.

El tramo más hacia Ruta N° 9, hacia el suroeste, se recapó

En el tramo hacia Minas se puso a punto el homigón, con una inversión bastante importante.

Se hizo la rotonda de la Ruta N° 8 y de la Ruta N° 9. Se hizo una rotonda cerrada en un empalme que era bastante complicado de transitar y se está trabajando en el tramo Ruta N° 11, hacia el sur de Pando, en la duplicación de ruta al doble de ancho. Hoy estamos bastante avanzados. Tenemos como fecha de finalización noviembre de este año. Si nos ayuda el clima, vamos a inaugurar en fecha.

En cuanto a la Ruta N° 9, tenemos un trabajo importante hecho entre la ciudad de San Carlos y la ciudad de Rocha. En esa Ruta, se recaparon varios tramos y se hicieron más de 11 kilómetros de doble vía. Fue quizás la segunda experiencia, pero la primera masiva en una ruta de doble vía. Ya existían terceras vías en algún tramo de Ruta N° 3. Ahí trabajamos con la empresa Techint, apuntando a agilizar el tramo, a dar más seguridad. Se trabajó reconfigurando los dos empalmes de salida de San Carlos, el de Ruta N° 39 y el de San Carlos al este. Se hicieron rotondas cerradas. El empalme de San Carlos al este se reconfiguró totalmente. Se reconfiguró el empalme de Ruta N° 104 es el siguiente, que está ahí a unos 1.500 metros al este de San Carlos también con una configuración de rotonda cerrada. Se mejoró el empalme de entrada El Caracol. En definitiva, cuando se inauguró el puente circular, la salida por ese empalme, que era prácticamente inexistente, se empezó a incrementar, básicamente, con el tránsito de vehículos livianos por ahí no pasan camiones ; entonces se hizo un empalme adecuado, con una media rotonda partida una "cebollita", le decimos nosotros , que permitió que los vehículos que fueran a ingresar al empalme desde el Chuy no tuviesen que esperar en el medio de la ruta como lo hacían habitualmente. El resto de las rotondas de la Ruta N° 9 se han cerrado provisoriamente y se van a mantener así al futuro.

En Ruta N° 11, hoy no hay mucha obra. Hay algunas pequeñas obras de recapado y se está haciendo un mantenimiento de una ruta que está aún en vida útil. Hoy estamos adjudicando un contrato nuevo de mantenimiento con obras iniciales, que va a implicar algunos recapados mayores en algunas zonas donde la zona ya se está empezando a huellar está recibiendo muchísimo tránsito, básicamente, de camiones de palo y resolver algunas rotondas que se tenía previsto mejorar hacía algún tiempo y que se estaba esperando esta renovación de contratos con obras iniciales que se va a empezar a trabajar en estos días.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Como saben, el tema de las rotondas es delicado en la Ruta N° 11, en particular, la rotonda con la Ruta N° 6, donde recientemente hubo un accidente con dos personas fallecidas y dos en estado de gravedad. Hubo allí una movilización de vecinos, de la supongo estarán al tanto las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

De todas las rotondas que van de Santa Lucía en adelante, esa es la única en la que está permitido el cruce. Supongo que en estas obras que acaban de mencionar está incluida.

La pregunta es si está prevista esa rotonda de las Rutas N° 6 y N° 11 y, si es así, qué tiempo se calcula para su finalización, ya que ahí el momento más complicado es el de la temporada estival. Queremos saber si llegaremos a esa fecha con la obra finiquitada. Si esto no estuviese previsto o hasta que llegara a culminarse la obra, me gustaría saber si no se puede hacer lo mismo que en otras rotondas. Oportunamente, se hizo en la rotonda de Canelones. Después se hizo en la rotonda de las Rutas N° 8 y N° 9, por ejemplo, donde se establecía el giro obligatorio y, de ese modo, se disminuía la velocidad y bajaba el riesgo de accidentes de manera notoria.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Por cierto, el director Cola dará todos los detalles que tengamos, pero quiero decir que conocemos el problema de las Rutas N° 6 y N° 11.

Creo que en esta reunión de trabajo vale la pena compartir la información que tenemos.

El tema de las rotondas y de los cruces y el tipo de cruce es un asunto de siempre de la vialidad. La vialidad siempre tuvo planteados estos asuntos.

Hubo todo un tiempo en el que había una insistencia que se reflejaba después en las obras en cuanto a que los cruces de rutas debían tener estas características que hoy les llamamos “rotondas abiertas”. Estas polémicas se dieron ya hace muchos años en el país y predominó lo que era la opinión, sostenida por técnicos, por especialistas, que argumentaban las ventajas de establecer las rutas principales, las preferencias y determinada forma de regulación.

Acá en el Uruguay y en el mundo los hechos siguen aconteciendo y se fue modificando esa convicción que llevó a que la red del país, aún en las rutas más importantes, tuviera rotondas abiertas, cruces abiertos. Fue ganando terreno y nosotros, de alguna manera, fuimos testigos en el primer período, entre el 2005 y el 2010 la idea que tiene, inclusive, alguna fuente de referencia en el mundo, que explica por qué hay que ir hacia las rotondas cerradas.

Esta definición, que es un proceso de conocimiento y de experiencia acumulada, es más fácil darla en la teoría que después en la práctica, porque en la práctica significa que hay que reestructurar todas las obras que durante años y años se hicieron abiertas, con cruce abierto, y transformarlas en rotondas cerradas. |Entonces, vamos recorriendo ese camino porque hoy en día pocos discuten el tema; se impone la modalidad de la rotonda cerrada. Vamos avanzando en la medida en que hay una obra, un mantenimiento, algunos cruces por su importancia, pero es una inversión adicional que tenemos que ir regulando.

No tenemos duda de que debemos transformar todos los cruces importantes, en rotonda cerrada. Todavía quedan muchas rotondas abiertas en rutas importantes. El cerramiento provisorio, el “mientras tanto”, hay que hacerlo en acuerdo con la policía de tránsito. Aunque parezca mentira, eso hay que controlarlo porque siempre hay algún bromista, algún abombado que se le ocurre hacer un chiste con algún señalamiento. Además, al principio hay que ayudar porque si no la gente se ve sorprendida, por eso es importante la presencia de policía de tránsito. Esto se va haciendo gradualmente. De un día para el otro, no se pueden cerrar todas las rotondas con señalamiento.

Quiero destacar que la policía de tránsito ha sido un factor muy importante; son muy diligentes, muy interesados en avanzar lo más rápidamente posible, tanto en los cerramientos provisorios como en la obra de ingeniería.

SEÑOR COLA (Leonardo). Puntualmente esa rotonda tiene un proyecto que es del año 2016. Estaba previsto incluirlo en el presupuesto de este año, en un programa de rotondas que vislumbramos que alcanzaremos el objetivo y que está por encima de los cincuenta empalmes reconfigurados en este período.

Esa rotonda, puntualmente, tiene una visibilidad hacia un lado de unos 1.600 metros y, hacia el otro, superior a los 800 metros. Las condiciones de diseño en un empalme implican que la visibilidad no pueda ser menor a los 250 metros. Entonces, no es una rotonda que estuviera mal diseñada para las velocidades con las que hoy se maneja; ustedes saben que esas velocidades no tienen que ver con las velocidades de diseño que se indican en los carteles de la ruta porque la gente se mueve más rápido. Podemos decir que tiene una visibilidad adecuada hacia los dos lados.

Nosotros somos muy concientes del tema seguridad vial y de lo que implica hacer rutas que perdonen los errores. Cuando ocurre un accidente, nosotros pedimos el parte para saber exactamente cuál fue el problema. Si uno se tira en cualquier empalme o cruce del país, sin mirar hacia un lado, lo que venga se lo va a llevar puesto. Hay un tema de comportamiento que no hay rotonda que lo resuelva. Tendríamos que hacer rotondas en todos los cruces del país. En este caso, la rotonda se priorizó para este año porque resolvimos problemas, de los que llaman "puntos negros" en la jerga de seguridad vial, que tenían mucha más incidencia previamente a esta rotonda en particular. Sabemos que la rotonda hay que cerrarla, pero quien cruza la ruta distraído, lo va a hacer en esa rotonda o en el cruce siguiente; reitero, es un tema de comportamiento.

Hoy hablábamos del tema del estado de las rutas. No puede ser que en una ruta que tiene pozos, se circule a 100 kilómetros por hora. Sin embargo, hemos verificado accidentes por un tema de velocidad en rutas que no están en muy buen estado; nos pasó en Ruta Nº 30, en Ruta Nº 26, la gente tiene que ser conciente, es un tema de comportamiento.

En el día de ayer estaban los topógrafos midiendo en el cruce. Se estaba trabajando en el cruce de Ruta Nº 6 y antes de fin de año se va a concretar. Es la obra inicial que tiene la empresa que está siendo adjudicada para ese tramo, la empresa Serviam S.A, que es la misma que hacía el mantenimiento anterior. Seguramente sea un trabajo de dos meses o dos meses y medio. ¿Por qué no se cerró? Porque no todas las rotondas se pueden cerrar con conos. Esa rotonda tiene tránsito pesado, fundamentalmente por la Ruta Nº 11 y los camiones no pueden girar; no se puede configurar una rotonda con balizas por un tema de giro de los camiones. Este tema lo hemos visto con Policía Caminera, hemos resuelto en los casos que se podía resolver con balizas a la espera de que se haga la obra, pero en esa en particular no había forma, ya que era más peligroso hacerlo que dejarlo como está.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Juan José Olaizola)

En cuanto a las rutas primarias, tenemos mantenimiento contratado en la Ruta Nº 27 que lo estamos transformando en obra; en la Ruta Nº 26 tenemos un mantenimiento que cayó el año pasado y que también lo transformamos en obra. Ustedes sabrán que el año pasado se hicieron algunos tramos de obra sobre Paysandú y sobre Tacuarembó, empezando a cerrar el tramo de la Ruta Nº 26 que tiene unos 200 kilómetros. Se comenzó con una intervención de 16 kilómetros sobre Paysandú hecha por la empresa Colier S.A, se está continuando con otros 42 o 44 kilómetros realizados por la empresa Pietroboni que empezó a mediados del año pasado con el mismo tipo de obra, es un recargo, es un ensanche y es una carpeta asfáltica de 8 centímetros. Luego hay un tramo siguiente, de aproximadamente 90 kilómetros, que se licitó en dos oportunidades y lo ganó la misma empresa y está arrancando en el mes de junio. La empresa se está mudando ahí; este trabajo será también con carpeta asfáltica con reciclado. Luego hay un tramo sobre Tacuarembó en el que se está trabajando desde hace un año. Se ha completado buena parte del tramo, se terminó el pavimento de la rotonda sobre República Argentina, al costado de la ciudad de Tacuarembó y, aunque le falta pintura, se va a entregar, a más tardar, en dos meses.

(Ocupa la Presidencia el señor representantes Martín Tierno)

Hacia el este, cruzando la Ruta N° 5, tenemos un tramo de unos 30 kilómetros, construido por la empresa Colier, que fue entregado a principios de 2016. Es el tramo que está mejor en la Ruta N° 26.

Después, tenemos un tramo importante, que corresponde en su totalidad a Cerro Largo, que tiene un contrato de mantenimiento que se termina en octubre. Y tenemos expectativas de ir adelante con otro contrato de mantenimiento y con obras iniciales, para trabajar en algunos puntos de la Ruta N° 26 que ya no admiten un mantenimiento con bacheo o tapado de pozos, como estamos haciendo hoy.

Hablamos de red primaria, hablamos de la Ruta N° 8, que la queremos consolidar también como una extensión del corredor internacional. Las obras entre Melo y Treinta y Tres fueron inauguradas hace pocos

meses; obras en el norte de Melo. Hoy estamos trabajando en Aceguá, terminamos la salida de Melo norte.

Al día de hoy, tenemos fundamentalmente un trabajo que se está haciendo en el sur, en Colonia, en el límite con San José, en Ruta N° 2, entre Rosario y la Ruta N° 1, también apuntando a consolidar la Ruta N° 2 como corredor internacional, ya que mueve muchísimos argentinos en temporada. Si bien mueve poca carga pesada, mueve muchísimo turismo, y no tenía sentido que, entre Rosario y Cardona, no estuviera en las mismas condiciones que al norte de Cardona. Esa Ruta se ensanchó, pasó de tener una plataforma de 6,5 metros a una de 9 metros; se retiraron más de 6.500 árboles. Era una ruta peligrosa, porque estaba muy entubada y, ante cualquier problema, el conductor que tuviera que despistar no tenía facilidad de salida. Se están retirando algunos árboles más. Una vez que está configurada la ruta, uno ve que se pueden hacer algunas pequeñas mejoras en seguridad.

Hoy por hoy, esa obra está a cargo de dos empresas. Sobre Cardona está la empresa Cujó y, en el sur, la empresa Tracoviax. Es una obra de ensanche, recargo, carpeta asfáltica, ensanche de dos puentes importantes esta última obra ya está terminada , y además, tiene un trabajo muy importante sobre Cardona de desmonte. Se modificó la altimetría de la ruta, que tenía muchas subidas y bajadas, que era algo bastante fácil de resolver moviendo mucho material. Entonces, se hizo una ruta más segura, con mucho más visibilidad, mucho más ancha y sin los árboles en los laterales. Es una obra importante en el corredor primario, que tiene por delante aproximadamente siete u ocho meses más.

También tenemos obras de iluminación, algunos puentes; si quieren, después los vemos punto a punto.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). ¿Me podría decir cuáles son los puentes que va a tener la obra de PPP de las Rutas N° 21 y N° 24?

SEÑOR COLA (Leonardo). Hoy por hoy, está a punto de finalizarse el puente nuevo sobre Sauce, a 1,5 kilómetros de Nueva Palmira, en el nuevo bypass; se puede visitar la obra. Después, tiene refuerzos de varios puentes hoy existentes. En definitiva, tiene un trabajo importante de puentes y también de un puente nuevo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Le agradecemos la aclaración que acaba de realizar, porque en el plan presentado al Parlamento en 2016, entre las obras de PPP en puentes, no figuraba ninguna en esa ruta.

SEÑOR COLA (Leonardo). Le agradezco la corrección, señor diputado. Realmente, era imposible hacer el bypass sin ese puente; o sea que, indudablemente, nos lo comimos del listado de obra.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Tengo una consulta sobre la rotonda cerrada de La Víbora. Tal vez el problema es como se explicó acá que los camiones tienen un radio de vuelta muy grande.

SEÑOR COLA (Leonardo). Al respecto no tenemos nada previsto en el plan 2018, pero tomamos nota y analizaremos el punto.

En cuanto a la red secundaria, básicamente, hay dos contratos de mantenimiento importantes, que son los de las rutas de Florida norte y Florida sur, que se estarán relicitando en estos próximos meses. Son rutas complicadas, viejas, que nos implican un esfuerzo de mantenimiento bastante importante.

Respecto a rutas secundarias, tenemos como destaque la Ruta N° 12. El año pasado culminamos un proceso de construcción de 42 kilómetros de hormigón en Ruta N° 12, en el acceso a la papelera Montes del Plata. Se trata de una ruta que tiene un importante flujo de tránsito pesado. Esa ruta se culminó en el empalme de las Rutas N° 12 y N° 55, y se continuó por ampliación, para resolver el bypass de la ciudad de Ombúes, que son unos 6.000 metros más.

Esa es una obra finalizada el año pasado, con 48 kilómetros finales de hormigón de 21 centímetros y la rotonda del empalme de las Rutas Nº 12 y Nº 55. Eso quizás sea lo más destacado en obras secundarias.

Estuvimos trabajando fuertemente en la Ruta Nº 25; hace casi un año que se está trabajando desde Young hacia Menafra. El objetivo con este contrato es llegar a la Ruta Nº 90 y recuperar la totalidad del tramo, ensanchando la Ruta. Estamos dejando una ruta de mayor calidad, ensanchándola un metro y medio y poniéndole una base cementada con pórtland para darle mayor durabilidad y resistencia al tránsito pesado. Estamos haciendo un tratamiento que está quedando en muy buenas condiciones.

En la Ruta Nº 90, entre la Ruta Nº 25 y Guichón, hay dos temas. En los próximos días empieza un contrato de bacheo. Es una empresa contratada que va a hacer un bacheo importante desde Ruta Nº 25 hacia Guichón. Acabamos de terminar el proyecto de la totalidad de la Ruta Nº 90. Posiblemente lo hagamos en dos etapas. La primera sería el tramo Ruta Nº 25 Guichón y la segunda sería Ruta Nº 25 al oeste.

Lo importante de esto es que ya hay una empresa trabajando y recuperando el tramo con un bacheo y que la obra no va a durar tres años. Es una obra de bacheo mayor, de mantenimiento. Es una obra importante por la superficie de tratamiento que se va a hacer, pero no es una obra definitiva. Entonces, es uno de los ejemplos de obras de los que hablábamos recién. Es una obra que si en un año o año y medio no vamos a la ruta con un proyecto definitivo, nos van a decir: "Acá se hizo, pero se rompió al otro día de hecho". Es una obra que va a durar un año o año y medio, esperando la obra definitiva, cuya licitación y adjudicación va a demorar varios meses. En definitiva, la Ruta Nº 90 está considerada para dentro de este período.

Estaba en peor estado la Ruta Nº 25; realmente llegó a 2016 en muy mal estado, más sobre la ciudad de Young. Estaba realmente destruida. Las lluvias de 2016 liquidaron la poca vida útil que le quedaba a ese tramo de ruta.

Como rutas secundarias, es importante lo que se hizo a nivel de las rutas de Rocha. El ministro hoy hablaba de la Ruta Nº 14, lo que estaba resuelto hasta Sarandí del Yí en su parte oeste. Sin embargo, hay un tramo entre la Ruta Nº 6 y la Nº 8, que es una ruta municipal. Aspiramos a hacer una obra de desarrollo en una ruta nueva porque, en algunos tramos, es un trillo. Y desde Ruta Nº 8 hacia el sur, llevamos dos años de trabajo, recuperando una ruta que estaba en muy mal estado. Hoy por hoy se puede circular por la totalidad de la ruta y llegar a Lascano en buenas condiciones, sin toparnos con pozos en el camino. Se recuperó la zona de paso Averías, que es una zona que, históricamente, en cada creciente, se llevaba el agua. Se hizo una solución de base cementada, con protecciones de terraplén de piedra a los costados, que, insisto, es suficiente para mantener un estándar correcto de circulación, en espera de la obra definitiva, que será cuando la PPP se adjudique.

A partir de Lascano, en rutas secundarias, se recuperó la Ruta Nº 5, la Ruta Nº 15 hasta Cebollatí, en dos tramos. La recuperación fue total entre Lascano y el empalme de Ruta Nº 19 y parcial en unos diez kilómetros de ruta en mal estado desde Ruta Nº 19 hacia Cebollatí.

De la Ruta Nº 15 hasta San Luis, se recuperó la Ruta Nº 19, a la altura del bañado. Es una zona bastante inundable y se recuperó la faja, se mejoraron los canales que tenía al costado, se hizo una base cementada y un tratamiento doble que ha dado buen resultado.

Y, dentro de este período, aspiramos a hacer alguna obra más en el resto de la Ruta Nº 19 que, en general, está en buen estado.

Volvemos a Lascano. De Lascano a Velázquez se hicieron algunas obras de mantenimiento mayor con la idea de llegar a Velázquez recuperando la totalidad de los tramos de esa ruta. Se hizo la planta urbana de Velázquez, que se está terminando en estos días. Se hizo un trabajo muy importante en conjunto con la Intendencia. Era una zona que tenía problemas de inundación. Se hicieron drenes, se levantó la ruta con un recargo y se está haciendo un tratamiento.

Se hizo la rotonda entre Ruta Nº 15 y Nº 13. Es un empalme importante, con un viejo diseño, por el que las rutas entraban a esviaje. Hoy por hoy, es una rotonda cerrada importante en tamaño y con una visibilidad también muy importante.

Se recuperó la Ruta Nº 13 desde Ruta Nº 15 hasta Ruta Nº 8, completa; ciento por ciento recuperada. Y desde Aiguá hacia el sur se recuperó la Ruta Nº 39, también otro tramo importante. Son 72 kilómetros de Ruta Nº 39, desde Aiguá, Ruta Nº 13, hasta Ruta Nº 9.

En Ruta Nº 9 se hizo la rotonda cerrada del empalme, que es el acceso oeste hacia la ciudad de San Carlos.

Básicamente en el norte, como ruta secundaria, estamos trabajando en la Ruta Nº 27. Hoy por hoy, desde la Ruta Nº 5 hasta la Ruta Nº 28 está toda la ruta en obra. Se hizo carpeta asfáltica y ensanche hasta Lagos del Norte, con una rotonda de ingreso. Si conocen la zona, Lagos del Norte es uno de los balnearios de Rivera, que tiene muchísima afluencia de público en verano y entendimos que había necesidad de jerarquizar ese

punto y dar una rotonda de ingreso, máxime teniendo en cuenta que la Ruta Nº 27 tiene un movimiento importante de camiones.

En la Ruta Nº 27 tenemos previsto trabajar sobre los puentes que están en ese tramo, que son angostos. Estamos haciendo un proyecto de ensanche que esperamos realizar en 2019.

Es importante la recuperación de unos 40 kilómetros de la Ruta Nº 45. Esa ruta está aún en obra, pero en un 90% realizada. Es una obra de ensanche, de recargo y carpeta asfáltica. Es una obra importante porque se trata de una ruta con movimiento lechero, a la que hacía más de cuarenta años que no se le hacía nada y hoy está recuperada casi en su totalidad. Esa ruta en particular es un ejemplo de obra en la que hay algunos puntos donde la ruta falló, pero son menores, menos de 100 metros de bacheo. Hoy el ministro hablaba de las fallas en la Ruta N° 15. Eran 180 metros cuadrados que, en 70.000 metros es prácticamente nada, pero quizá cuando uno circula es lo que ve, es el pocito que cada tanto hay, pero no quiere decir que falle toda la ruta. Puntualmente, son lugares que fallan y que están dentro de la garantía y la empresa lo vuelve a reparar definitivamente.

En la Ruta N° 45 tenemos la misma situación; hay 100 metros cuadrados que se están estudiando, porque creemos que fue una falla de la base. Se hará la sustitución, el bacheo y se reparará.

SEÑOR PRESIDENTE. Respecto a la Ruta N° 22, en el tramo de Tarariras, se había generado una pequeña polémica entre el alcalde y el ministro. Ese tramo es de jurisdicción municipal pero sé que el Ministerio asumió las obras; no sé si ya se están realizando, se terminaron o están en vías de desarrollo.

SEÑOR COLA (Leonardo). Básicamente, en Tarariras se recuperó la totalidad de la Ruta N° 50. Hoy estamos trabajando sobre Tarariras, haciendo algunos tramos sobre la ciudad en carpeta asfáltica, porque hay movimiento de camiones, debido a que hay algún silo en la entrada y una empresa láctea.

En la Ruta N° 22, resolvimos extender el contrato en 1.900 metros de zona urbana. Eso es jurisdicción municipal y está prácticamente terminado. La obra se nos atrasó porque en 200 metros nos encontramos con un caño de OSE por el medio de la calle, no por las veredas, por lo que todas las casas estaban conectadas a un caño que había que retirar. Ahí hubo un atraso porque hubo que hacer una obra importante con OSE que implicó la rotura de las veredas recién hechas por la alcaldía, pero se resolvió muy bien y creo que todas las partes están conformes. Yo no tuve quejas del alcalde.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Vale la pena aprovechar la reunión para hacer un comentario sobre ese aspecto.

Efectivamente, como dice el presidente, yo me enojé con el alcalde, pero no porque él reclamara que se arreglara la Ruta N° 22 en el tramo de jurisdicción departamental, de competencia del municipio. Me enojé porque hizo valoraciones públicas en cuanto a que había privilegios y no se sabía por qué habíamos arreglado la ruta en la zona de Rodó y de Santa Catalina, cuando también pasaba por una planta urbana. Recientemente, se había hecho la obra del hormigón y el lomo de burro y había quedado muy bien; a los lugareños le vino muy bien. Me pareció incorrecto que se reivindicaran de esa manera las cosas. Hay jurisdicciones, y no solo tienen que ver con quién toma las decisiones y de quién es la responsabilidad; también tienen que ver con los recursos. En este momento, tenemos una jurisdicción y recursos adjudicados para el mantenimiento de las rutas nacionales que están perfectamente identificadas. Hay otros recursos que se canalizan a través de otros mecanismos, como OPP, el fondo de desarrollo y los programas especiales para la caminería departamental y rural, que se administran conjuntamente con las intendencias y, en su caso, con los municipios, a efectos de realizar ese tipo de obras. No se trata de que el ministro resuelva según la cara del cliente. Si yo gasto dinero fuera de mi jurisdicción después no voy a poder dar respuesta a los muchísimos requerimientos que tenemos en la jurisdicción nacional. Eso no quiere decir que no sea una práctica de mutua conveniencia además de sentido común que cada vez que tenemos la posibilidad de concretar una obra, más allá de si es jurisdicción departamental o no, lo hagamos, y hasta disfrutamos de resolver el problema. Se hizo en Solís de Mataojo y en otros lugares, en acuerdo con los intendentes o los alcaldes. El que viene circulando por una ruta no anda preguntando si es jurisdicción departamental o nacional; solo ve si la ruta está bien o mal. Muchas veces se aprovecha la obra que está en marcha y se hace ese proyecto adicional. Hay muchos casos así. Se hizo todo el pasaje de Trinidad, que es una bruta obra, a pesar de que es jurisdicción departamental. Pero no íbamos a parar a los que circulaban por la Ruta N°14 para decirle que estaba mal porque era jurisdicción departamental. Entonces, resolvimos hacerlo con el intendente, con el propio proyecto de ese tramo que

culminó en Trinidad y que tenía esas rajaduras, que ya fueron superadas. Quedó muy bien ese pasaje, que es bien difícil. Siempre estamos dispuestos a hacer eso.

Eso fue lo que sucedió en la Ruta N° 22. Se hizo buena parte del tramo, pero para finalizar hubo que esperar que se cambiara el caño de OSE; eso demoró las obras y todavía faltan unos pocos metros de carpeta. De acuerdo con la información que tengo, ya se resolvió lo del caño, la base y el contrapiso; lo único que falta es culminar la carpeta. Espero que cuando se inaugure el puente de Rosario se pueda dar por terminada la obra en la Ruta N° 22. Comprendo que el alcalde trate de revolverse como puede y de sacar de todos lados, pero yo no podía dejar de poner el pedazo de hormigón en Rodó para que él no se enojara. Tenemos que tratar de hacer las dos cosas.

SEÑOR AYALA (Mario). Ya que estamos hablando de caminería departamental, me gustaría saber si hay alguna determinación en cuanto a la ruta que va de Baltasar Brum a Tomás Gomensoro, ya que en el gobierno anterior se comprometieron a hacerla de bitumen y quedó por el camino.

Tal vez sea similar a casos que ha mencionado. Quisiéramos saber si eso está siendo contemplado o analizado por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Cuando el señor ministro comenzó hablar sobre la Ruta N° 12 debí retirarme de sala por algunos minutos.

Quisiera saber en qué situación se encuentra la Ruta N° 12 entre Tala y Ombúes de Bentancor, pues sabemos que fue algo complicado y que la obra se paró hacia fin de año. Lo cierto es que se tomó mucho tiempo antes de retomarse las obras, que la ruta quedó en condiciones muy peligrosas no le voy a decir que hubo accidentes, porque seguramente haya sido por imprudencia de la gente , y que mucha gente la está evitando porque hoy presenta mucho tránsito de camiones y se están afectando otras rutas.

Quisiéramos saber cuáles son los tiempos de culminación de la obra.

A su vez, en la reunión con los alcaldes en Florida y en Casupá, se habló de la Ruta N° 7, y quisiéramos saber cuál es la situación de la parte vial del puente que está a la altura del kilómetro 38, que viene algo demorado. No sé si hay algo previsto o si es de rápida solución, porque aquí también está peligroso.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Ese es un ejemplo de las cosas que no corresponden.

Con relación a la ruta que une Gomensoro y Baltasar Brum, fue un grupo de vecinos y el propio intendente de Artigas lo hablé con él y, por lo tanto, puedo compartirlo quienes reivindicaban la realización de una ruta de jurisdicción departamental. Es decir, los vecinos y el propio intendente reivindicaban lo que él debía hacer. ¡Y salió el reclamo, la foto y demás!

Independientemente de la existencia o no de un compromiso anterior, la jurisdicción es departamental. Y el único tramo en el que se hizo una carpeta, la hicimos nosotros en el período anterior, con la idea de tratar de ayudar siempre que se pueda.

Pero si eso se transformó en un motivo de reclamo ante quien no correspondía, hincamos los talones. Creo saber que la intendencia estaría trabajando sobre el lugar, y me parece muy bien. Reitero que las cosas tienen que ser con la buena disposición de ayudarnos a resolver los problemas que nos ganan siempre.

SEÑOR AYALA (Mario). El reclamo de la gente a la que usted se refiere fue porque en los dos puntos de inicio de la ruta desde Gomensoro a Baltasar Brum y viceversa había carteles del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que anunciaban que se iba a bituminizar ese tramo. Los carteles no los pusieron los vecinos ni la intendencia.

Eso era lo que figuraba, a tal punto que al día siguiente de la última vez que usted estuvo aquí o de la anterior , se retiraron los carteles. Recuerdo que de alguna manera quien habla le planteó esa inquietud de los vecinos.

Entiendo perfectamente que no se trata de una ruta nacional, pero como había un compromiso, se colocaron carteles y se bituminizó un tramo, los vecinos lo tomaron como un incumplimiento por parte del ministerio.

SEÑOR RÍOS FERREIRA (Silvio). La verdad es que se hizo un tramo en el año 2005 y luego en el año 2010 hubo una promesa respecto a que se haría y, si no recuerdo mal, se concretaron 15 kilómetros y faltan 20 kilómetros. Es más, se hizo el piso, pero no se colocó el bitumen.

Creo que escuché que la intendencia, luego de ese entredicho, habló con la Corporación Nacional para el Desarrollo. No sé si está trabajando; no pasé por ese lugar.

También hubo un proyecto que se presentó al Ejército para que el batallón de ingenieros trabajara en esa ruta, pero no fue procedente y se liquidó la idea.

Lo cierto es que después de que se eliminó el ferrocarril, la gente de Baltasar Brum, que está en el centro del departamento, ha sustituido la locomoción por las líneas de ómnibus. Creo que es una comunidad muy porfiada y que ha logrado crecer; nosotros creíamos que eso era algo que se podría perder definitivamente y que esa boca de salida era importante.

Continuamos a la espera de algún acuerdo, pues para la realidad vial del departamento eso quedaría como un parche. De pronto hay que buscar alguna salida a esa situación.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. El pueblo Cabellos es una preciosa localidad que conocí en mi infancia cuando iba a vacacionar. Es decir, lo conozco bien y tengo bueno sentimientos respecto de él.

Cuando en el primer período de gobierno año 2006 o 2007 comprometimos realizar un tramo de riego asfáltico, lo hicimos. La idea era que período a período se fuera sumando y que entre todos lo hiciéramos.

Lo que pasó en el siguiente período, entre 2010 y 2015, con relación a si colocaron los carteles y cumplieron o no, es otro problema. Lo cierto es que ha transcurrido el período de 2015 hacia adelante y que se hicieron movilizaciones en momentos en que había situaciones muy críticas en la red vial nacional y se produjeron los dos temporales en el mes de abril que arrasaron con todo; a algunos les pareció que era una buena oportunidad para hacer una reivindicación pública y armar bochinche en vez de venir a conversar para ver si podíamos seguir colaborando.

Entonces, como las fotos ponen de manifiesto que en la reunión había autoridades y no solo vecinos, que lo haga quien lo tiene que hacer. ¡Qué voy a hacer yo!

Ya no estoy enojado, pero en su momento me pareció que esa situación no fue constructiva y que fue desleal la forma en que se encaró el tema. Pero seguimos con el resto de la historia.

SEÑOR COLA (Leonardo). La obra de la Ruta Nº 12 se hizo en conjunto con la de la Ruta Nº 108. Se inició en la Ruta Nº 108 este proyecto fue el que se terminó en primera instancia y, después, sobre la mitad de esa ejecución, se empezaron a hacer algunas tareas preparatorias en la Ruta Nº 12. Actualmente, se terminó la totalidad de la obra de la Ruta Nº 108 y se está trabajando en la Ruta Nº 12; esta obra no se terminó. Fuimos varias veces a hablar con los vecinos. Generamos mucho contacto. Tenían una presión muy grande por el movimiento de camiones; se trataba de una ruta angosta, en muy mal estado. En los años 2015 y 2016 esa ruta quedó inmantenible. No teníamos un contrato de mantenimiento; lo hacíamos con recursos propios. Había mucha presión para la regional. Hoy, el tema está dominado. Se está trabajando. Se hicieron ensanches de alcantarillas. Está quedando una ruta de 7,2 metros, de ancho reglamentario.

El señor ministro nombró el incidente del ombú. Como frutilla de la torta, había que hacer un empalme entre la Ruta Nº 12 y la Ruta Nº 108. Se trataba de un empalme de diseño antiguo, en curva. Hicimos el proyecto y lo mandamos a los vecinos. El proyecto implicaba mover o sacar dos pequeños ombúes que hay en el triángulo central de la ruta. Eso generó alarma pública porque esos ombúes eran los de Bentancur, lo que desconocíamos totalmente. Lo que hicimos fue reestructurar la rotonda. No quedó ideal, sino estirada, pero cumple con todas las normas. Esquivamos 2 metros los ombúes de Bentancur, por lo que estamos en paz con los vecinos. Haremos alguna bicisenda a la altura de la escuela; estamos retirando árboles esto no estaba en el proyecto para mejorar la visibilidad en algún punto. Como nos fuimos relacionando con los vecinos,

hicimos un proyecto mucho más a medida para la zona. El proceso ha sido bueno. Nuestra idea es terminar este año con el empalme y la ruta.

En cuanto a la Ruta Nº 7, el puente de Sauce se generó a partir de un grupo de licitaciones que sacamos sobre fines de 2016. Esa licitación salió junto con una licitación de mantenimiento. Se adjudicaron por separado. El puente tenía unos 500 metros de acceso, lo que implicaba hacerlos en carpeta asfáltica. Si licitábamos eso junto con el puente, el metro cuadrado de los 500 metros de acceso salía una fortuna porque la empresa tenía que dedicar una planta para producir; prácticamente, dos jornadas de trabajo. Entonces, licitamos los accesos en mezcla con el contrato de mantenimiento. Licitamos la plataforma de acceso, todo el terraplén, y lo preservamos con un riego. No es una obra definitiva, sino que es un riego asfáltico que está preservando la tosca a la espera de que la empresa Hernández y González haga la carpeta asfáltica del puente. Como siempre ocurre, por la ley de Murphy, las licitaciones no salieron juntas. Una salió mucho más rápido que la otra y una vez que se le adjudicó a la empresa, esta no podía empezar en los tiempos estipulados. Esta obra se replanificó unos meses para adelante y nos quedamos con un acceso y un riego asfáltico.

Ese acceso se hará en dos meses. Estamos en el frío del invierno, que es el peor momento para hacer una carpeta asfáltica. Mientras tanto, lo mantenemos con un bacheo básico. Entiendo que terminar un puente nuevo de esas características bastante importante , con accesos en ese estado, es penoso, pero la situación se dio así. Tapamos los pozos y les pedimos que circulen lo más lento posible porque la obra no está terminada.

La Ruta Nº 7 tiene varios ensanches de puentes. Estamos trabajando fuerte, prácticamente en toda la ruta, hasta Fraile Muerto, ensanchando alcantarillas y puentes. No nos fuimos de ahí. En los próximos meses, todo esto va a quedar en buen estado. Lamentablemente, se terminó el puente antes que el acceso.

En la Ruta Nº 20 se hizo un trabajo importante; me refiero a unos 40 kilómetros de ruta, al este de la Ruta Nº 3. Este tramo de ruta, históricamente estaba en tosca. El proyecto tenía prácticamente cincuenta años de hecho. Si uno transitaba por la ruta, veía al costado las alcantarillas armadas, enterradas entre el pasto y la tierra. Ahí se hizo una técnica de ensanche y recargo con estabilizado granulométrico, con piedra caliza. Quedó muy bien; ha dado mucho resultado. La base de la ruta quedó como una piedra. Actualmente, se está terminando el tratamiento.

La próxima etapa es completar la finalización de la Ruta Nº 20 en el empalme con la Ruta Nº 4 hacia la Ruta Nº 5. Me refiero a ese pasaje de la Ruta Nº 20 a la represa de Baygorria; ya pasamos Grecco y ya está el tratamiento dentro de Grecco. La base de la ruta ha quedado en tan buen estado que hemos tenido varias quejas de los vecinos por la velocidad en que circulan los camiones, no en el tratamiento, sino en la base estabilizada. De hecho, ayer mandamos una inspección a la zona a pedir que los camiones bajen la velocidad. La base quedó asombrosamente bien.

Nos falta el tramo de la Ruta Nº 4, entre Grecco y la represa de Baygorria.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). ¿Se va a hacer la ruta de Grecco a Baygorria y de acá a Ruta Nº 5?

SEÑOR COLA (Leonardo). De Baygorria a Ruta Nº 5 es el mejor tramo que tenemos hoy de la Ruta Nº 4. La próxima etapa es de Grecco a Baygorria que, sin dudas, hay que hacerla. Ese tramo está en tosca, por decirlo de alguna manera.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Ahí lo que se está estimando son las condiciones del puente; no está totalmente definido si el puente actual tiene la resistencia necesaria o si tenemos que pensar en reforzarlo o, eventualmente, hacer uno nuevo.

En eso se está trabajando y va a definir cómo vamos a terminar el tramo entre Baygorria y Grecco.

SEÑOR RÍOS (Silvio). Realmente, se ha movilizado todo el país

Me gustaría saber si tienen la información del monto que ha significado toda la movilización, el mejoramiento de toda la red vial del país, porque el Estado uruguayo siempre está en una situación de interdicción y de conflicto. Se dice que es un Estado muy caro y pienso que una entrega de esta naturaleza debe tener un costo muy importante. Quisiera tener una idea aproximada de cuánto se ha invertido.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Estas cifras las vamos a rendir dentro de unos días.

En el año 2017 se ejecutó algo más de US$ 480.000.000 y cercano a los US$ 1.000.000.000, con unos años 2015 y 2016 de los cuales ustedes ya recibieron los comentarios sobre las dificultades de arranque en 2015 y en 2016 tuvimos problemas de lo que se rompió y lo que no se pudo hacer. Estamos conformes con el trabajo realizado en el año 2017 y se ejecutó algo más de US$ 480.000.000 y nos proponemos repetirlo en 2018 y, si es posible, superar levemente esta cifra. Aspiramos a ejecutar alrededor de US$ 500.000.000 en el año en curso.

SEÑOR COLA (Leonardo). Para terminar con este pantallazo en la red secundaria, quiero mencionar que se está culminando la Ruta Nº 60. Se terminó la Ruta Nº 60 desde Pan de Azúcar hacia Minas en su totalidad. También se trató de un ensanche de plataforma con tratamiento bituminoso y es otra ruta la que existe hoy. Estamos haciendo un empalme prácticamente a la entrada del puente Minas Viejo que estaremos culminando en los próximos meses y por lo que nos contaron esta era una demanda que venía desde hace más de veinte años, con tres procesos licitatorios frustrados. Hoy el puente Minas Viejo es una realidad y no es inundable. Eso llevó a la rectificación de un tramo de ruta con un ángulo de 90 grados y a la realización de un empalme muy peligroso.

Otra obra que quizás valga la pena nombrar es la de la Ruta Nº 16, desde la ciudad de Castillos hacia Aguas Dulces; se recuperó en su totalidad ese tramo. Esta ruta es muy transitada en temporada. Asimismo, se hizo el puente de Paso de los Adobes, que en una primera instancia se había hecho el cálculo para hacer una alcantarilla más grande que la existente. Terminó siendo un puente de 60 metros, una estructura grande. Para que fuera no inundable hubo que hacer una estructura más grande que la proyectada y es un puente que hoy por hoy están terminando las defensas eso lo hizo la empresa Techint, la misma que hizo el puente sobre el canal Andreoni y ha resultado en una obra de muy buena calidad en un tramo de ruta que se ha recuperado en su totalidad, que se ha ensanchado levemente y que, realmente, ha cambiado sustancialmente su calidad.

Hoy estamos trabajando en la Ruta Nº 10 hacia La Paloma. Estamos casi a la altura de Oceanía del Polonio recuperando tramos de una ruta con mucho tránsito estival y que hacía, quizás, una treintena de años que no se hacía nada. En la primera etapa del período, cuando nosotros llegamos se estaban culminando las obras desde Ruta Nº 15 hasta La Pedrera y seguimos recuperando el circuito en su totalidad. Hicimos la rotonda de Aguas Dulces, muy reclamada por los vecinos. Era un empalme antiguo también, el de siempre, con el triángulo en el centro. Se hizo esa rotonda y ahora está previsto iluminarla. Ahora estamos viendo alternativas para mejorar el pasaje de la ruta por Valizas y estamos haciendo proyectos para hacer la rotonda de La Pedrera. Esta rotonda es complicada de resolver, es en curva, bajada, con un problema de altimetría importante y creemos que sería la frutilla de la torta para la recuperación de esa zona.

Luego veremos lo que se está haciendo sobre la Ruta Nº 15, que se está empezando ahora.

SEÑOR CARRASCO (Andrés). Buenos días. Agradezco la presencia del señor ministro y del director.

Quería preguntar, como representante de Maldonado, sobre el cruce peligroso de la salida de Piriápolis en la Ruta Nº 37 en la intersección con la ruta interbalnearia. Justo coincidió con que se hizo la rotonda en la ciudad de Pan de Azúcar y generó bastantes molestias a su gente cuando se prohíbe el cruce directo que antes hacían por la ruta. En definitiva, no soluciona el problema de fondo, porque hoy está cortado el cruce de Pan de Azúcar a Piriápolis, pero el retorno lo tienen que seguir cruzando en la ruta interbalnearia. Entonces, cada vez a fines de temporada se produce un punto de conflicto importante. ¿Tienen previsto hacer alguna obra sobre la interbalneraria?

La otra pregunta que quería realizar es sobre la Ruta Nº 104, que está en mantenimiento pero no tiene obra prevista y el estado es bastante malo. Es una ruta en tratamiento, que conecta la Ruta Nº 9 con la Ruta Nº 10, pasando San Carlos. Allí se están haciendo bacheos, pero no soporta el tránsito de verano y no tiene previstas obras importantes a ejecutar cuando entendemos que debería.

La otra consulta es acerca del puente de Valizas. Se está haciendo la Ruta Nº 10 y el arroyo Valizas presenta en cada temporada dificultades de cruce, ya que es un puente muy angosto. Se suma que la gente también va a pescar allí. Entonces, se juntan una serie de cosas que hacen complicado el pasaje cuando se cruzan dos autos.

SEÑOR COLA (Leonardo). En el arroyo Valizas hace quizás un año o un año y medio que estamos haciendo un estudio sobre qué tipo de solución aplicar en ese puente, atento a que es un lugar bastante complicado para trabajar. Es complicado respecto al tema ambiental y sabemos que vamos a tener un vía crucis con los permisos ambientales, dependiendo de lo que queramos hacer.

Por otro lado, hace quizás un par de años hubo un choque en el medio del puente a pleno día. A nosotros realmente nos asombró, pero indudablemente, fue fruto de la impericia de alguno de los conductores o de los dos, porque la visibilidad es bastante buena. El tema nos preocupó por la gente que está arriba del puente pescando. Entonces, en lo que pensamos y en lo que fuimos avanzando fue en hacer un proyecto de un puente peatonal para sacar a la gente de arriba del puente, y no en un puente en doble vía. Entendemos que el paraje tampoco tiene tanto tránsito que amerite priorizar un puente en doble vía, aunque sí reitero sacar a la gente de arriba del puente porque parece increíble que se choquen ahí pero se chocaron en el medio de él. La señalización es clarísima: quien viene desde La Paloma tiene que esperar y dar sentido a quien viene del Chuy; está pintado el pavimento, hay carteles y es un puente donde pasa un ómnibus justo, por lo que tirarse en el puente viendo que viene alguien del otro lado es de locos, y meterse en él viendo que del lado de La Paloma entró alguien, también lo es. Entonces, repito que nosotros estamos pensando en resolver el problema de la gente que camina sobre el puente pero no tenemos previsto para este presupuesto hacer un puente en doble calzada.

Con respecto a la Ruta Nº 104 puedo decir que está dentro del contrato de mantenimiento de zona balnearia. Nosotros con ese contrato resolvimos algunas obras importantes. Entendemos que hoy por hoy se hace muy dificultoso mantener la Ruta Nº 104 con bacheo pero la empresa la está manteniendo así; inclusive, se hicieron algunos tramos de reciclado que han quedado muy bien. Al principio del contrato lo primero que se hizo fue desembarcar en la Ruta Nº 104 y hacer algo porque estaba muy mal, pero dentro de este contrato no está previsto más que hacerle un mantenimiento permanente. Indudablemente, se trata de una ruta en la que a futuro hay que pensar en hacer algo pero reitero que no está previsto en este contrato.

Por otra parte, el cruce de la Ruta Nº 37 es todo un tema. Hace dos años, a partir de las demandas permanentes de seguridad en ese cruce colocamos un radar. Utilizamos la misma tecnología que estaba probada, homologada e instalada en Montevideo y pusimos un radar en la senda más, es decir en la progresiva que sube hacia Punta del Este, por una razón: ese tramo es de 60 kilómetros por hora pero tiene poca visibilidad; si uno ingresa a él sobre los 110 kilómetros por hora entiendan lo que estoy diciendo: prácticamente al doble de la velocidad permitida para el tramo tiene apenas 5 segundos para frenar si ve algún vehículo cruzando en la rotonda. Entonces, en atención a que la velocidad era el tema fundamental asociado a la accidentología de ese cruce, pusimos un radar. En los últimos dos años no ha habido accidentes; el radar nos dio muy buen resultado. Por otra parte, empezamos a trabajar en un proyecto. En una primera instancia habíamos pensado en pasar la Ruta Nº 37 por abajo porque nos parecía una solución ideal hasta que nos encontramos con el oleoducto y comprobamos que no se trata de cortar el caño y pasarlo por abajo o por arriba del túnel, porque tiene una pendiente y posiblemente habría que haberlo levantado 5 kilómetros para rectificarla; es algo muy parecido a las vías de ferrocarril. Lo que valía la obra del oleoducto era más de lo que costaba el cruce, por lo cual dejamos hacia un costado la idea, y ni qué hablar con meternos con la provisión de combustible de Ancap, porque actualmente la boya está funcionando. Entonces, analizamos las dos alternativas, es decir la del cruce superior utilizando el pasaje que existe hoy, o hacer otro exclusivo para la Ruta Nº 37. ¿Qué problema encontramos al analizar el pasaje exclusivo? Que igual hay que pilotar porque la ruta está apoyada en un cerro de piedra y nuevamente aparecía el problema del oleoducto. Ahí tenemos que trabajar pensando que no podemos hacer movimientos de tierra que afecten la integridad del ducto, y además se trata de una obra importante. Por lo tanto, buscamos otra alternativa que era conectar la Ruta Nº 37 viniendo desde Piriápolis al intercambiador actual. En ese sentido se han hecho algunas trazas, se realizó un anteproyecto y se evaluó la expropiación que es muy cara. Ese es un proyecto que está ahí y que en algún momento se hará pero entendemos que el problema de la seguridad, que fue el que se esgrimió fuertemente para que ese cruce se modificara, hoy está bastante mitigado; esto ha sido reconocido por la policía caminera, que es la que monitorea.

SEÑOR CARRASCO (Andrés). El tema está controlado con la anulación de un cruce que existe desde Pan de Azúcar hacia Pirlápolis, ya que está cortado.

SEÑOR COLA (Leonardo). Sí; desde Pan de Azúcar hacia Piriápolis van por arriba del puente, entran y doblan hacia la izquierda porque ya no pueden cruzar franco. En realidad, hacen trescientos, cuatrocientos o

quinientos metros más no mucho más pero eso les da muchísima más seguridad; a veces estamos mal acostumbrados y yo sé que se quejan por eso pero realmente cruzan la ruta con una seguridad que no tendrían de otra forma.

SEÑOR CARRASCO (Andrés). Me quedó pendiente otra consulta a raíz de que se comentó que algunas obras incluidas en PPP se debieron atender de manera provisoria o de emergencia. ¿Cómo afecta o impacta eso en las PPP que todavía no han empezado a actuar y que sí tienen previsto ese tipo de obras?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Las obras que se incluyen en las PPP se consideran importantes y nuestra voluntad es realizarlas y mantenerlas. Sin embargo, suceden hechos que surgen de las nuevas necesidades que la vida nos impone. En algunos casos, habida cuenta de que hemos aprendido a manejar los tiempos, que no eran a los que originalmente aspirábamos, no hay más remedio que dar respuestas que se adelanten a la PPP en algunas rutas. Cuando se concrete la PPP todo dependerá del tipo de obra. Si se trata de una obra perdurable estaremos trasladando al adjudicatario un tramo hecho que podrá servir para adicionar alguna otra obra en otro tramo, pero lo que estamos obligados a adelantar lo adelantamos y cuando llegue la PPP tendrá que desarrollar su programa. Pero a la vez, por el mero hecho del transcurrir del tiempo, muchas veces se generan nuevos requerimientos al proyecto de PPP y surge la necesidad de incorporar obras adicionales a las que están el proyecto, como una mayor exigencia para la resistencia de un puente, o un cruce que hay que jerarquizar porque pueden haber comenzado actividades que lo hagan más importante, y eso lo estamos haciendo. Aun en las PPP en las que se inició el trabajo cuando hay necesidad de ajustar algo están los mecanismos para adicionar las obras que son necesarias. Creo que tenemos que ver esto como algo que debemos manejar con la elasticidad que nos permita ir aportando al objetivo, que es levantar el estándar general de la red vial y después mantenerlo; no hay que perder eso de vista. Si uno considera que, como la situación está un poco mejor, puede parar, rápidamente volvemos al principio.

SEÑOR COLA (Leonardo). Quiero hacer una puntualización más: esto es muy dinámico; la vida de la ruta es muy dinámica. Si tomamos en cuenta que el proceso de adjudicación de la PPP 0 llevó cuatro años y que, seguramente, cuando comenzaron, pensaron que demoraría la mitad o menos con un optimismo quizás inflado , podemos pensar que, indudablemente, cuando entregamos a la empresa la Ruta N° 24 y la Ruta N° 21 no era lo que ellos pensaban tomar. Ese es un tema.

Otro tema es que hay algunos casos en los que hay que hacer obra; llega un momento que hay que resolver porque si no, la ruta se corta. Un caso bien puntual es el de la rotonda de la Ruta N° 6 con la Ruta N° 11. Originalmente, estaba en el proyecto de la PPP 6; al año de haberlo puesto en el proyecto, viendo lo que estaban demorando los plazos, lo metimos en el contrato de mantenimiento que se iba a licitar. Ese tipo de cosas las hemos ido articulando para establecer qué es una emergencia o una demanda que hay que cumplir que no puede esperar cuatro años ; vamos haciendo las obras en la medida en que podemos cumplir con los plazos originales. En 2018 creíamos que esa rotonda se iba a hacer por PPP, y quizás esa PPP esté para 2019 o más adelante. Entonces, la rotonda se va a hacer en 2018. Hay un montón de casos como ese, de cosas que se van haciendo, se van articulando; no quiere decir que le vayamos a pagar a la empresa una obra que no hizo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. En este momento, se está trabajando en la Ruta N° 15, en los puentes entre Rocha y La Paloma, aquellos tres que están en una curva. Siempre fue un lugar muy lindo, de lo más pintoresco. Yo me resistí a la realización del ensanche de esos puentes, pero los hechos terminaron imponiéndose: la demanda que existe en temporada en la Ruta N° 15 hacía cada día más peligrosa esa zona si no se ensanchaba o si no lográbamos hacer algún avance en su ingeniería.

Vamos a tener puentes ensanchados quizás lleguemos a tiempo para esta temporada ; tendremos una ruta más segura, pero perderemos un punto que tenía atractivo, no solo para mí. Hago este comentario porque con relación al puente Valizas sobre el que estamos discutiendo si hay una solución para los pescadores, para los peatones o de ingeniería , si nos ponemos a hacerlo como la Ruta N° 10 exige, con perspectiva de futuro, tendremos problemas de otro tipo, porque allí se ha establecido una zona que vive alrededor del puente, con comercio y otras actividades. Es un paseo para todos los que un día damos una vuelta por el este. Se dan cuenta no hay que ser ingenieros que si allí hacemos un puente moderno, con altura y demás, destruimos eso. Es un tema que hay que medir.

Los ingenieros son medio bravos. Se dice que ponen la banderilla y después cortan el territorio como un fainá, y no les importa mucho lo que cortan. Pero aun a los ingenieros tener que proyectar un cambio tan radical en una zona tan sensible no les resulta fácil.

(Interrupción del señor representante Andrés Carrasco)

——Por ejemplo, el puente de la laguna Garzón, que se transformó ahora en un elemento de identidad del país a nivel internacional, desde el punto de vista de la afectación de la zona era lo menos indicado que uno se podía imaginar. Uno pensaba que era bueno hacer un puentecito que cruzara y punto, pero se hizo una obra de la que todo el mundo habla, aunque seguramente cambió la zona, esperemos que para bien.

En la zona de Valizas tenemos un desafío de ese tipo, que también es parte del asunto.

SEÑOR COLA (Leonardo). Una aclaración sobre el puente de Valizas, al que en Vialidad le tienen un cariño muy particular: fue construido en el año 1945, cuando no había hierro, debido a la guerra. Es un puente armado con un diseño nacional, con vigas de rieles de ferrocarril viejos. Los pilares son hincados son de madera, rellenos de hormigón, con una punta de acero; todavía tenemos puntas de esas ; se clavaron en el piso hasta que se pudo, se cortaron y allí se apoyó el puente.

Cuando pensamos en la posibilidad de adosar una pasarela peatonal ensancharlo resultaba imposible , al estilo de la que se hizo en el Tropa Vieja, en la Interbalnearia, también era virtualmente imposible. Y por supuesto que nadie quería hablar de la estabilidad de ese puente, que es casi histórico para nosotros. El proceso se plantea porque en algún momento va a ser necesario hacer un puente al lado, pero en la actualidad ese puente no se puede ni tocar.

Lo que apreciamos en pantalla en este momento es un plano con la totalidad de las obras 2015 2017. Vamos a avanzar sobre lo que estamos haciendo este año y lo que haremos en el resto del período

Lo que tenemos previsto para la Ruta N° 1 son acciones de rehabilitación sobre el lado de Colonia. La idea es empezar la rehabilitación de los primeros kilómetros de ruta, desde Colonia hacia el este, construida sobre una vieja ruta de hormigón que tiene fisuras transversales que marcan claramente los paños. Tenemos previsto comenzar la rehabilitación de ese tramo este año o a principios del que viene .

Como decía el señor ministro, también tenemos prevista la duplicación del puente Riachuelo, que es angosto y hoy tiene una sola senda de paso; es el cuello de botella más conflictivo que le está quedando a la Ruta N° 1. Ese proyecto ya está finalizado, estamos terminando las expropiaciones y en próximos días estaremos comenzando a ensanchar el puente. Nuestra idea es dejar una ruta como para que en algún momento se pueda manejar una doble vía. Básicamente, lo que tenemos es una serie de puntos de iluminación previstos en la ruta. Tenemos una lista enorme, porque entendemos que la Ruta N° 1 lo merece.

Estamos trabajando en la iluminación desde Montevideo, a partir del arranque de la Ruta N° 1, en el tramo hacia Santiago Vázquez, en su totalidad.

Hoy olvidé nombrar dos cruces importantes que se terminaron sobre fines del año pasado, que son Cibils y Tomkinson. Eran rotondas abiertas y hoy son intercambiadores, lo que ha mejorado muchísimo la fluidez del tránsito en ambos cruces.

Estamos trabajando en la Ruta N° 1, desde Santiago Vázquez al sur, con un recapado sobre el hormigón. Es un hormigón de la época del setenta, con una rugosidad muy importante, lo que hace que sea muy incómodo transitar sobre él. Lo que estamos haciendo es sellarlo. Se bacheó el hormigón, se está sellando encima y se están poniendo tres capas de asfalto de bajo espesor. Es una prueba que está dando muy buen resultado. Estamos dejando una ruta muy cómoda de transitar con respecto a lo que era antes.

Asimismo, se han hecho trabajos en el puente viejo sobre el Santa Lucía. Se recapó la totalidad del puente nuevo y en el puente viejo se están haciendo trabajos de recuperación. Ya hace un año que venimos sustituyendo unas 70 toneladas de vigas que estaban en mal estado. Se va a recuperar la totalidad y se pintará toda la estructura.

Hay un proyecto de iluminación de ese puente, por lo que aspiramos a que a fines de este año el puente esté totalmente rehabilitado y jerarquizado, como merece, porque es un puente muy antiguo; es un ícono de Montevideo. El puente es muy difícil de mantener, por el lugar donde está, por las inclemencias climáticas a las que está expuesto y también por la lluvia ácida que recibe del lado de San José. Indudablemente, hay una diferencia muy grande entre el estado del puente en San José y en Montevideo.

También se han hecho varios kilómetros de recapado en ese tramo de ruta, hasta la Ruta N° 3. Creemos que hoy las rutas están en perfecto estado. El resto de la ruta hasta Colonia se mantiene en un estado razonable.

Hoy estábamos hablando de la Ruta N° 2. Nuestra idea es que el proyecto de Ruta N° 2 se termine a principios del año próximo.

Hicimos una explicación general de en qué consistía el proyecto. Entendemos que, una vez terminado, tendrá un impacto muy importante en la interconexión entre Cardona y Rosario. Eso, más el puente de Rosario, el de Ruta N° 2, sobre Ruta N° 1, suma a la configuración de un corredor que prácticamente se renovó de punta a punta en este período.

En la Ruta N° 3, estamos haciendo una obra de white topping. Creo que son 53,5 kilómetros entre Trinidad y Paso del Puerto. Esa obra consiste en un fresado de la totalidad de la ruta y en un recapado en hormigón fibrado de 15 centímetros. Está proyectada la totalidad del tramo, salvo los primeros 8 kilómetros a la salida de Trinidad, donde el hormigón, seguramente, tenga un espesor mayor.

Hoy, la ruta está en unos 7 kilómetros de avance en una senda. Se está avanzando a muchísima velocidad y se está obteniendo un resultado muy bueno en cuanto a la rugosidad del hormigón. Se está estrenando una terminadora de hormigón de última generación en el tramo y se están obteniendo rugosidades similares a las de la carpeta asfáltica, lo mismo que nos pasó en la Ruta N° 81.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Quiero hacer un aporte.

Anda muy bien la tercera trocha que se hace en algunos tramos de la ruta. Anda bárbaro, porque eso permite descongestionar.

La única observación que quiero hacer es que hay alguna tercera trocha que termina inmediatamente después de un repecho, lo que muchas veces complica la visibilidad. Habría que tratar de que se viera más de lejos cuando termina la tercera senda.

SEÑOR COLA (Leonardo). Es de recibo la observación del señor diputado Lafluf Hebeich. Inclusive, hemos alargado alguna tercera vía en Ruta N° 9, porque entendíamos eso mismo: inmediatamente después del repecho la visibilidad no es la ideal. En ese tema se está aprendiendo, pero está dando un muy buen resultado.

Por su parte, estamos previendo una inversión importante en Ruta N° 5, para terceras vías, y estamos estudiando otros corredores.

En el caso particular de Ruta N° 3, hay una tercera vía muy larga. Es la primera tercera vía que se hizo; fue la primera prueba. Realmente, es una herramienta que llegó para quedarse.

Asimismo, tenemos tramos de recapado en Salto y en Paysandú.

Tenemos la finalización de la obra en Bella Unión, donde ya se está trabajando. En el resto de los tramos, todavía no se iniciaron las obras.

La Ruta N° 3 está en su totalidad en un contrato de mantenimiento, por lo que creemos que en este período quedará en buenas condiciones y en mantenimiento.

Aclaro que en la imagen de la Ruta N° 5 hay una rayita roja en Florida, que es el ramal de la Ruta N° 5 de Florida, que es jurisdicción nacional y que está previsto rehabilitar en 2018

También tenemos adjudicados dos contratos de mantenimiento en la Ruta N° 5, uno a la empresa Colier, en el norte, y otro en el centro, uno con la empresa Ramón Álvarez, recién adjudicado. En el sur, hay una concesión hasta el peaje Mendoza. En los tres tramos habrá obra.

Yo hablaba de las terceras vías; es un tema que vamos a encarar a corto plazo, porque entendemos que la Ruta N° 5 las necesita ya.

En el contrato de Mendoza al sur, estamos previendo hacer, antes de fin de año, algunos recapados en su tramo de Canelones al sur.

Hoy hablábamos de que estábamos haciendo la rotonda sobre la Ruta N° 81. Tenemos un proyecto a la altura de Canelones, para el ingreso a esa ciudad. |3:38:19 PM| Básicamente, la Ruta Nº 5 está atendida con un contrato de mantenimiento en la totalidad de su tramo.

Hoy hablábamos del puente Cuñapirú, en Rivera. Junto con la Intendencia, estamos terminando un proyecto ejecutivo de ensanche que, en realidad, es de duplicación del puente. Hay una obra muy importante, desarrollada por OSE, puesto que el puente anterior sostenía el saneamiento en su estructura. Eso ha atrasado un poco el inicio, pero estamos trabajando. OSE está trabajando fuertemente en la ejecución para dejar el saneamiento bajo tierra, no colgado sobre el puente. Es una obra que veremos en ejecución este año.

Cabe destacar el ensanche de los siete puentes de Ruta Nº 5. Actualmente, están casi todos terminados; no está la totalidad culminada, pero sí la estructura de los puentes; además, se están finalizando algunos accesos. Se trata de una obra importante que ya está casi culminada.

En Florida tenemos un contrato de mantenimiento; a partir de Sarandí del Yí la línea roja que vemos en la imagen proyectada estamos avanzando en la recuperación de la Ruta Nº 6, desde Sarandí del Yí hasta Casa Saenz. Se trata de 22 kilómetros en total de recuperación de ruta. Para este año tenemos previsto iniciar las licitaciones para conectar el puente del km 329, a partir de Casa Saenz. Ese contrato de construcción tiene unos seis meses más de trabajo e implicó cambiar el estándar de la ruta; significó un ensanche de ruta con mejoramiento de la base, de las banquinas, y con un tratamiento bituminoso doble hasta Casa Saenz.

Tenemos previsto el inicio de dos licitaciones por un monto aproximado de US$ 14.000.000, para iniciar la aproximación al puente del km 329. Estamos terminando el proyecto del tramo desde la Ruta Nº 6 hasta el puente señalado.

SEÑOR PRESIDENTE. El tramo que usted menciona, desde Casa Saenz hasta la llegada al puente del km 329, es de jurisdicción departamental. ¿Eso va a ser modificado?

SEÑOR COLA (Leonardo). Sí; ya lo conversamos con el intendente, en su momento. Creo que el intendente está feliz de darnos ese tramo que es muy difícil de mantener, sin duda.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Creo que es una apuesta a abrir una zona del país que hoy tiene dificultades de comunicación y no solo con Montevideo. No es el único caso en el país. Tenemos un puente sin uso desde hace mucho tiempo. Es el puente de hormigón más largo del país y desde 1994 está sin uso. Ponerlo en uso será una ayuda grande. Hacer ese puente de nuevo implicaría unos cuantos millones de dólares de inversión, pero ya está hecho. Adviertan cuánto cuesta la conexión: US$ 14.000.000, duele para cualquier obra. Pero es una inversión que se hace pensando en abrir toda la zona del norte del Río Negro hacia Vichadero.

SEÑOR COLA (Leonardo). El diputado Olaizola hacía alguna consulta sobre ese tramo de la Ruta Nº 7 que hoy estamos comenzando a rehabilitar.

Terminamos el tramo Casupá Reboledo hace apenas tres semanas y estamos empezando las obras en los tres tramos siguientes. El primer tramo lo está haciendo la empresa Tracoviax; el segundo, la empresa Meliter y el tercer tramo, la empresa Colier. Van a hacer desde Reboledo hasta Batlle, unos 73 kilómetros.

En la planta urbana de Batlle, duplicamos el viejo puente ferroviario, generando mayor comodidad en la maniobra. Eso ya está hecho; se terminó el año pasado. Al norte de Batlle, la empresa Bersur está trabajando en unos 20 kilómetros que incluyen el pasaje urbano de Batlle y Ordóñez. Era un tramo que estaba muy feo hace unos años y, actualmente, está en vías de recuperación, con un ensanche y un tratamiento bituminoso.

Además, tenemos unos 5 kilómetros de ruta que, como en su momento estaban en buen estado, los salteamos y pasamos a hacer un bacheo en los siguientes 15 kilómetros. Hoy tenemos que trabajar sobre esos 5

kilómetros.

Hay un tramo largo, de unos 100 kilómetros, donde el año pasado se inauguraron dos puentes: el de Quebracho y el de Sarandí del Quebracho. Allí trabajó la empresa Meliter, haciendo un bacheo general. Este año y el que viene tenemos previsto empezar a trabajar en rehabilitación en dos tramos, fundamentalmente: a unos 30 kilómetros a partir del trabajo de Meliter y en la unión entre Fraile Muerto y Ruta Nº 26, Bañado de Medina. Es un proyecto terminado que aspiramos a hacerlo por ampliación de alguna de las obras que estamos iniciando. Por lo tanto, en este período, no estaría totalmente rehabilitada la Ruta Nº 7, pero casi un 75% de la Ruta estará en perfectas condiciones al final de 2019.

En Fraile Muerto estamos terminando la pasada urbana. También hay un puente no inundable que esperemos que se termine en noviembre de este año. Es una obra que se enlenteció un poco, pero estamos tratando de empujar a la empresa para que finalice el trabajo. Ese es el panorama general de la Ruta Nº 7.

En cuanto a la Ruta Nº 8, estamos trabajando en la rehabilitación de un tramo al norte de Lavalleja y haciendo terceras vías. Se trata de un tramo con muchos problemas geométricos y altimétricos y, a raíz del tránsito pesado, merecía el tratamiento con terceras vías.

También estamos trabajando al norte de Melo en dos tramos: en Aceguá y en la salida de Melo, lo que incluyó una parte urbana, tanto al ingreso como a la salida de esa ciudad. Hoy por hoy, estamos de Aceguá al sur, y para 2019 aspiramos a tener la totalidad de la Ruta N° 8 rehabilitada.

Vale la pena volver a nombrar el trabajo que se está haciendo en Rutas N° 101 y N° 8. Queremos tener terminada la duplicación de vía de la Ruta N° 8 para el fin de este período. Hoy ya estamos con imprimación a la altura de Empalme Olmos. Creo que ya está terminado el puente ferroviario, a la salida de Pando. Ya está terminada la duplicación del puente a la salida de Pando. En fin, la ruta va tomando forma y esperamos tenerla inaugurada para fin de año.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Para organizar el tránsito, vamos a habilitar una parte de la ruta nueva de hecho, ya hay algún kilómetro que se está haciendo por la ruta nueva , porque eso nos permitirá trabajar en la otra vía y resolver tres o cuatro rotondas que se tienen que ubicar en el cruce con la avenida que entra a Pando, en el cruce con la ruta que sale a Salinas, en la entrada a Empalme Olmos. Hay una serie de obras que necesitan que, provisoriamente, la parte que ya está terminada de la doble vía se empiece a utilizar. Es provisorio, hay que tener una serie de cuidados, pero el trabajo está muy avanzado y esto va a pasar, a lo sumo, en una o dos semanas.

Después, pensamos, sí, llegar a fin de año con el tramo todo terminado, las rotondas; si no llegamos a fin de año, los primeros meses del año que viene ya está la Ruta N° 8 habilitada. Esto es una etapa. En el futuro está pensado continuar esa ruta en doble vía por la Ruta N° 9 hasta Los Cardos, hasta el empalme, nuevamente encontrándose con la Interbalnearia, que ya empieza a transformarse, en algunos tramos, en una ruta demasiado urbana. Naturalmente, el crecimiento de la ciudad se va comiendo la ruta y, por lo tanto, hay que buscar cómo se puede salir con un poco más de agilidad más arriba.

Entonces, va a haber, desde el aeropuerto, la doble vía de la Ruta N° 101, que va a llegar hasta la Ruta N° 8; eso ya está en obra y también va a quedar terminado el año que viene. Después, vamos a hacer el ensanche en doble vía del bypass, que va a conectar, sin entrar a Pando, con la Ruta N° 8, este tramo que, hasta la Ruta N° 11, ya está proyectado. Por lo tanto, lo que estamos buscando es otro desvío que normalmente ayude y que cuando la Interbalnearia se colapse, presente alternativas.

SEÑOR COLA (Leonardo). Sí, a partir de esta semana, estamos estrenando un tramo de Ruta N° 8 nueva, y se están haciendo las rotondas en hormigón, que es un trabajo muy artesanal que demora un rato en hacerse, pero están avanzando a buen ritmo.

Sobre la Ruta N° 9 hoy hemos hablado bastante. Actualmente, hay un contrato de mantenimiento por su totalidad, hasta la ciudad de Rocha. Hablando de Ruta N° 8 y del empalme Los Cardos, una obra que se hizo y que no se refleja acá se nos pasó es que recapamos la totalidad del empalme, desde Ruta N° 8 hasta Ruta N° 9. Es el tramo de ruta que tiene el peaje en el medio.

En realidad, esa rehabilitación se hizo con el sentido que mencionó el ministro, de empezar a disponer de una ruta alternativa para el que quiere llegar a Montevideo, desde los balnearios de más al este, sin pasar por la Ruta Interbalnearia. Hoy por hoy, estamos estudiando un proyecto de señalización de ambas Rutas, de la Interbalnearia y de la N° 9, en ese sentido; inclusive, estamos pensando en incorporar alguna herramienta electrónica que nos calcule los tiempos de demora por un lado o por otro. En eso estamos hoy.

Después les enumero las obras de iluminación, pero son una cantidad.

Con relación a la Ruta N° 11 como dijimos , estamos haciendo un nuevo contrato de mantenimiento. Tenemos un tramo de obra que iniciaremos próximamente, que es la zona que está en peores condiciones. Vamos a entendernos: la Ruta no está en malas condiciones de circulación, pero está recibiendo una presión muy grande de la carga que la está huellando, algo que no pasaba en Ruta N° 11, que es una ruta consolidada desde hace muchos años. Entonces, hubo que hacer algunas obras, en el contrato de mantenimiento, que vamos a iniciar próximamente.

En cuanto a la Ruta N° 26 hoy hablamos de cada uno de los proyectos , nuestra idea es tener, a 2019, la totalidad de los 200 kilómetros recuperados. Hoy por hoy, los proyectos y sus demoras nos dan cierta garantía de que, si no pasa alguna catástrofe ambiental de esas de tres meses de lluvia , sobre el segundo semestre de 2019, estaríamos habilitando la totalidad de la Ruta N° 26, entre Tacuarembó y Paysandú.

A su vez, acabamos de terminar la rotonda de República Argentina, y la lucecita amarilla que aparece en Tacuarembó es su iluminación. Es una obra importante para la ciudad de Tacuarembó. Era un empalme peligroso, habitualmente demandado, con la particularidad de que había clubes de baile en los alrededores de la rotonda, con mucho tránsito de gurises los fines de semana. Nos costó muchísimo pensar cómo podíamos resolver eso. Se trabajó con la Intendencia; se avanzó mucho; hoy tenemos el tramo y el punto en particular bien resueltos. La frutilla de la torta es, sin duda, iluminarlo.

Lo que también hicimos fue un acercamiento cuadrante a cuadrante. El año pasado nos organizamos por departamento, lo que nos dio mucho trabajo porque las obras viales se pican y queda un pedazo en un departamento y otro pedazo en otro y la verdad es que quedaba bastante confusa la presentación. Este año, la preparamos por cuadrante, tratando de abarcar en lo posible la totalidad de las obras.

Lo que se aprecia en la imagen es el cuadrante sur, que incluye la Regional 10 y la 1 y San José. Estas son las rutas que tenemos concesionadas, o sea las rutas principales: Las Rutas Nº 11, 8, 9, 5, 1, la Interbalnearia.

A su vez, tenemos una serie de pequeñas obras, previstas para este período. Para nombrarlas, voy a tomar la lista porque son unas cuantas.

En lo que refiere a mantenimiento, tenemos obras en Ruta Nº 1.

En Ruta Nº 5, tenemos el empalme con la Ruta Nº 81; se está haciendo una rotonda de hormigón que se va a terminar en los próximos meses. También en esa ruta, se está haciendo la rehabilitación del tramo Progreso Canelones, en ambas calzados. Esa obra va a tener un recapado y tiene como particularidad algunos bolsillos de giro que queremos incorporar a la ruta. Otra particularidad tiene que ver con un viejo reclamo en ese tramo, que es resolver la entrada a Juanicó; una entrada complicada de resolver, con una ruta en diferente altimetría, tanto en la entrada como en la salida. En definitiva, ya hay un proyecto en ese sentido que pensamos llevar adelante sobre fines de este año.

En Ruta Nº 7, los puentes del Totoral, en el kilómetro 33,700; cañada García, en el kilómetro 35,400; Tornero Chico, en el kilómetro 41; remodelación del empalme de la Ruta Nº 7 y la Ruta Nº 75. Esos puentes vienen con acceso incluido y se licitaron por separado.

Después, respecto de la Ruta Interbalnearia, se hizo el mantenimiento entre Solís Grande y Punta del Este que estaba marcado.

A su vez, tenemos obras iniciales en el mantenimiento de Florida sur, entre las Rutas Nº 12 y 94; eso lo estamos trabajando en los proyectos.

También hay que mencionar la rehabilitación de la Ruta Nº 12 entre Ruta Nº 7 y rehabilitación de Ruta Nº 108, que estamos terminando en este momento; está faltando solamente la rotonda.

En Ruta Nº 33, cabe señalar el ensanche, recargo, tratamiento bituminoso entre el kilómetro 65 y el empalme con Ruta Nº 65. En esa Ruta queda pendiente algún tramo, que todavía no está definido, pero sí financiado.

También debemos referirnos a la Ruta Nº 65, entre la Ruta Nº 33 y la Ruta Nº 6.

Terminamos la rehabilitación en Ruta Nº 11, entre Santa Lucía y Ruta Nº 5. Entendemos que la Ruta Nº 81 es una perimetral de Canelones muy utilizada, con un tránsito muy importante, inclusive en temporada, aunque no lo creamos lo estuvimos evaluando , porque hay mucha gente que viene de Argentina por esa Ruta Nº 81. Entonces, hoy estamos pensando recuperar un tramo mayor al que teníamos previsto originalmente, para dejar la totalidad de la ruta en buen estado de circulación.

También hay que mencionar las duplicaciones de calzada de la Ruta Nº 101. Hoy nos centramos en el trabajo que estamos haciendo en Ruta Nº 8, pero en esta otra Ruta también estamos duplicando la calzada, si bien no llegamos aún a hacer asfalto, pero estamos resolviendo prácticamente en ciento por ciento de las expropiaciones. Estamos incorporando cinco rotonda nuevas, porque hace muy poco tiempo incorporamos una nueva rotonda a la salida de Colonia Nicolich. Entonces son cinco rotondas nuevas dentro de ese tramo del bypass de Pando y Colonia Nicolich.

Tenemos plazo de finalización de la obra en la Ruta Nº 8 sobre fines de 2018 y sobre fines de 2019 estaría pronto la totalidad del tramo 101, Ruta Nº 8 hasta Ruta Nº 11 finalizado. Hoy estamos trabajando fuertemente en el movimiento de los servicios, lo que se ha vuelto un problema bastante complicado en ese tramo.

Respecto de la Ruta Nº 108 ya hablamos; está prácticamente pronta su finalización. Creo que detallamos la totalidad de las obras del cuadrante 1.

SEÑOR PRESIDENTE. Capaz que se podría dar un pantallazo general, porque creo que lo que está mencionando de cada cuadrante ya fue explicitado por ustedes.

SEÑOR COLA (Leonardo). En realidad, hay unas veinte hojas de listado para ir nombrando.

SEÑOR PRESIDENTE. Por eso, capaz que podríamos ir dejando por acá la presentación, dado que el diputado Olaizola me pidió la palabra.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Escuchamos atentamente la presentación que hizo el Ministerio, en la persona del señor ministro y del señor director nacional de Vialidad y agradecemos el detalle que han brindado al Parlamento, a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, en lo que tiene que ver con las obras que se están proyectando y ejecutando.

En más de una ocasión hemos abordado este tema en el período y hemos dado nuestro punto de vista. Seguimos muy de cerca la evolución de lo que son las necesidades de obras en nuestro país y cuáles son las acciones y ejecuciones que lleva adelante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de su Dirección Nacional de Vialidad, así como la Corporación Vial del Uruguay y el tan manido mecanismo de las PPP, que es un nuevo instrumento que se ha dado en los últimos años para dar solución a la problemática de la infraestructura, en este caso, vial. Más de una vez hemos sentido que está conforme con la inversión vial ejecutada en 2017 y queremos reconocer que si comparamos la cifra de 2015 y 2016 vemos que ha habido una suba en materia de infraestructura vial que valoramos, porque es muy conocida la necesidad de obras en todo el país, sobre lo que más de una vez hemos hablado en esta Comisión. Es una necesidad nacional hacer obras en las rutas. Así que valoramos que las cifras de 2017 hayan mejorado respecto a las de 2016 y 2015, que fueron exiguas y dijimos en su momento al ministro y al director Nacional de Vialidad que nos parecía demasiado poco para las necesidades que el país tenía en esta materia.

No obstante, debemos cuantificar y valorar en su real dimensión las cifras que estamos manejando. Hay un índice que para nosotros es importante, que es el indicador de inversión anual por millón de tonelada kilómetro. Ese indicador nos permite dar una visión real de las necesidades de inversión de las rutas uruguayas. Es un indicador que a valores constantes nos dio US$ 23.500 por millón de tonelada kilómetro en 2017. Si comparamos esta cifra con el año 2008, fueron US$ 28.000 por millón de tonelada kilómetro, y en

2003 US$ 38.000 por millón de tonelada kilómetro, similar al de 2002, un año particularmente aciago en nuestra economía, que fue de US$ 21.000 por millón de tonelada kilómetro. Si lo comparamos con 2000, que fue un año bastante bueno en materia de inversión vial en nuestro país, se invirtieron US$ 44.000 por millón de tonelada kilómetro.

Si hacemos un comparativo entre distintos años de esta década no es tan bueno el valor invertido en 2017 a precios constantes. Fue levemente superior al año de la crisis de 2002 y resultó casi la mitad del valor de lo invertido en 2000.

Son indicadores a tener en cuenta si queremos hacer una evaluación de lo que se está invirtiendo, en base a las necesidades de nuestro país y a los costos de este tipo de obras. No vamos a entrar en temas que ya manejamos en otras ocasiones. En las cuantificaciones que han hecho estudios importantes a comienzos del período para poder llevar adelante la superación del rezago vial que enfrenta nuestro país desde hace varios años, se estima que se requiere una inversión de entre US$ 700.000.000 y US$ 800.000.000 por año. Esto fue cuantificado por conocidos estudios de la Cámara de la Construcción del Uruguay, CPA Ferrere y distintos especialistas en la materia al comenzar este período.

Por ejemplo, según un estudio hecho por los economistas Capurro y Oddone, de CPA Ferrere, para el Centro de Estudios Económicos de la Cámara de la Construcción del Uruguay, en 2013, la inversión vial necesaria era de US$ 542.000.000 y se ejecutaron US$ 251.000.000, es decir, la mitad de lo que era necesario. Cinco años después, en 2017, se invirtieron US$ 480.000.000, una cifra muy similar. Si lo comparamos a precios constantes, nos damos cuenta de que no se llegó a invertir la cifra que se necesitaba en 2013 y no estamos haciendo una actualización de lo que se necesita cinco años después y los costos que ello tiene.

Queremos hacer alguna referencia a lo que tiene que ver con la actividad desplegada por la Corporación Vial del Uruguay, que se encuentra en la órbita privada. En los hechos, se ha transformado en un ministerio de obras privado, porque ha tenido una actividad creciente en los últimos años y se le ha asignado un paquete cada vez más importante de kilómetros de ruta para hacer obras. Esa inversión que lleva adelante la Corporación Vial del Uruguay se financia a través de un subsidio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la recaudación de peajes y del endeudamiento que contrae por distintas vías. Queremos preguntar al señor ministro si de la inversión total en el período, aproximadamente entre el 70% y el 80% va a ser ejecutada por la CVU y cuáles son las cifras que él maneja.

Si bien la Corporación Vial del Uruguay es un instrumento creado hace varios años, que ha demostrado que puede hacer obras, también tenemos que dejar claro que es un organismo que escapa al control del Tribunal de Cuentas de la República y del Parlamento.

En cuanto al endeudamiento de la Corporación Vial del Uruguay, queremos saber cuál es el monto total para el período 2015 2019 que ha contraído o va a contraer ese organismo. También queremos saber cuál es el saldo de endeudamiento no comprometido aún por inversiones ya ejecutadas con que cuenta la Corporación Vial del Uruguay para financiar las obras viales en el período 2018 2019.

También queremos hacer una pregunta al señor ministro y al director Nacional de Vialidad sobre una gráfica que está en la página 44 del prospecto de emisión de títulos de deuda, series III y IV, realizado por la Corporación Vial del Uruguay en abril de 2018. Allí aparece un cuadro con un detalle de las inversiones del plan de obras de la Corporación Vial del Uruguay para el período 2016 2020. Vemos una evolución importante de la inversión entre los años 2016 2018, alcanzando un pico en 2018 de US$ 433.429.000, pero después vemos un descenso notorio en los años 2019 2020, pasando de US$ 433.000.000 a US$ 233.000.000 y a US$ 154.000.000. ¿A qué se debe esa variación, esa caída en los años 2019 2020? El ministro decía hoy que estimaba una cifra de inversión similar este año a la del año pasado. A su juicio, ¿cuáles van a ser los mecanismos por los que se canalizaría esa inversión, teniendo en cuenta este aparente descenso de la inversión por parte de la Corporación Vial del Uruguay por el nivel de endeudamiento que ella tomaría?

En lo que tiene que ver con el programa de PPP, es claro que no ha funcionado. Estamos a fines de mayo de 2018 y tenemos en funcionamiento uno solo de los siete programas de PPP de los circuitos viales que se han desplegado, que abarcan aproximadamente 1.200 kilómetros. El plan quinquenal original preveía ocho circuitos por US$ 740.000.000 y pasó a siete circuitos por US$ 540.000.000. Como se habló en esta reunión, hoy tenemos solamente en funcionamiento la PPP de las Rutas N° 21 y N° 24; los otros circuitos aún están en

trámite en distintos organismos, pero no se ha logrado dar comienzo a las obras y a la ejecución prevista con esos instrumentos, que se necesitan en distintas zonas del país.

Queremos preguntar al señor ministro y al director nacional de Vialidad cómo se va a compatibilizar. Tenemos información hoy se reiteró en esta sesión de que debido al atraso de las PPP, muchas de esas obras se están realizando o se realizarán por otras vías, porque no pueden esperar. Quisiera saber qué reingeniería se hizo para compensar, pues la composición de los paquetes de obras estarían cambiando para las PPP ya se hicieron los llamados , y cómo se van a compatibilizar esos pedido para evitar una duplicación de inversiones por vías distintas.

Lamentablemente, el programa de las PPP ha fracasado en la práctica. Inclusive, algunas obras en materia de puentes hoy nos genera cierta preocupación. Al comienzo de esta sesión hice alguna referencia, que voy a reiterar ahora con más detalles.

A nivel de obras en los puentes más allá de las distintas opiniones que existen sobre las necesidades de nuestro país , se tenía previsto ciento tres puentes para el período: sesenta y nueve por la modalidad de PPP, treinta y uno en la órbita de la Corporación Vial del Uruguay, y tres en el marco de la concesión de las Rutas Nos. 5 y 8.

Es decir, prácticamente el 70% de los puentes estaban ubicados en las PPP.

Cuando se hace una previsión de obras para un período de gobierno se entiende que se harán puentes nuevos, que se realizarán obras a los existentes, o que se les realizará mantenimiento para mantenerlos en condiciones para los niveles de carga que soportan.

Entonces, teniendo en cuenta el atraso que han tenido las PPP, queremos saber, de los ciento tres puentes previstos, cuántos están prontos estamos en el cuarto año de gobierno y cuántos se prevé que se culminarán en este período de gobierno y por qué modalidad.

En cuanto a los pavimentos y puentes adecuados para el tráfico de carga, queremos saber si en los nuevos puentes o en los refuerzos de los viejos se contempló la factibilidad del tráfico de camiones bi y tritrenes.

Un tema recurrente que se da antes de ingresar a un período de rendición de cuentas que además se ha publicado en la prensa es que en algunos ministerios podría haber recortes de gastos. Quisiéramos saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se ha visto afectado por este eventual recorte de gastos, si es una Cartera en la que se prevén recortes y, en caso afirmativo, quisiéramos saber cuál es el monto del recorte de gastos y si afectaría la realización de obras durante este año.

En cuanto al plan quinquenal que se presentó a comienzos del período, se previó una inversión de US$ 2.360.000.000. El señor ministro hoy nos dijo que la cifra estimada para este año sería similar a la del año pasado entre US$ 480.000.000 y US$ 500.000.000 , pero según los cálculos que hacemos con la inversión realizada hasta el momento, lo realizado durante los tres primeros años rondaría los US$ 950.000.000, por lo que la inversión restante sería de US$ 700.000.000 por año para poder cumplir con el plan de obras que el gobierno se fijó como meta al comenzar el período.

Sería una inversión sustantivamente más alta de la que se va a realizar este año. Por lo tanto, de acuerdo con las cifras que estamos manejando este cuarto año, no se llegaría a cumplir el plan de obras que se fijó el gobierno a comienzos del período.

Queremos saber si eso es así. En caso de no serlo, nos interesaría conocer cuáles son los caminos o las medidas a adoptar para conseguir los fondos restantes a efectos de cumplir con el plan quinquenal de obras viales de US$ 2.360.000.000, fijados al comienzo del período.

SEÑOR MENDIONDO (Constante). Quiero poner en valor, tal como lo hizo el señor diputado Omar Lafluf, lo que viene sucediendo en nuestro departamento.

Los dos corredores uno es el de la Ruta N° 2 y el otro es el de la Ruta N° 3 están en perfectas condiciones y tienen obras muy importantes uniendo el oeste con el este, la Ruta N° 24 con la Ruta N° 5 con una obra en la Ruta N° 20.

En la Ruta N° 24, a través del participación público privado uno ve los resultados diariamente en el territorio

Y también tenemos la Ruta N° 25, que además de estar forestada es muy turística y que en el último año ha tenido una gran ejecución.

Nos quedaría por ver algunos detalles, por ejemplo, cuáles son los plazos que se prevén para finalizar esas obras y qué pasa con la pequeña obra prevista en el acceso a San Javier sobre la Ruta N° 24.

Una vez más quiero reafirmar lo que puso en valor el señor diputado Lafluf respecto a lo importante que es para el departamento todo lo que se viene haciendo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. El acceso a San Javier es parte de las PPP cero y, por lo tanto, es parte de las obras que se van a ir concretando.

Nosotros vinimos a este ámbito a trabajar con la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes porque lo habíamos acordado y, además, porque el año anterior nos dio resultado concurrir a una instancia previa no para hablar del plan del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, sino para referirnos al plan vial, a los proyectos, a los problemas y a decir qué nos proponíamos.

Además, nuestra intención en este ámbito en particular y al Parlamento en general es transmitir con la mayor precisión y amplitud la información que manejamos en el Ministerio de Transporte. El informe de la Dirección Nacional de Vialidad siempre nos ha resultado difícil debido a la amplitud de los temas y por la complejidad que implica transmitir, en los minutos de una sesión parlamentaria, una idea real del esfuerzo nosotros tratamos de hacer el mejor y mayor esfuerzo , y de las respuestas que se logran y de las que no.

Me he dado cuenta de que esta tarde estuvo llena de información, pero no sé si expresada de tal modo que deje realmente elementos para que los señores diputados puedan manejarse, por lo que pienso preguntar de qué forma tenemos que presentar esto en la rendición de cuentas, oportunidad en que daremos nuestra opinión sobre el quinquenio en su conjunto. Esta es una presentación que compartimos con ustedes, un repaso del estado actual del plan de obras viales, del camino que recorrimos hasta acá, de lo que tenemos por delante, de lo que estamos haciendo, ajustando lo que se necesita en el tiempo que nos queda.

Dejo planteada la pregunta. La verdad es que con el director nacional de Vialidad nos preguntamos: "¿Hacemos una presentación del plan de obra según nuestra experiencia porque vinimos varias veces departamento por departamento?" El año pasado, intentamos algo de eso y fue engorroso. Se entendió poco y se dejó por la mitad, así como se dejó por la mitad esta tarde porque es engorroso. No estamos encontrando la forma de trasmitir, y eso me preocupa. Tenemos que hacer una presentación útil.

Sin perjuicio de todos los detalles, pienso que avanzamos más rápido y somos más precisos cuando en vez de hacer un informe inicial, recibimos preguntas concretas, lo que nos permite desarrollar la explicación de un área. Con el director nacional de Vialidad hemos discutido venir con una presentación ruta por ruta y decirles, ruta por ruta, qué se hizo, qué se está haciendo y qué se va a hacer, pero tememos que la reunión se prolongue demasiado.

Hoy el señor diputado Olaizola plantea otro aspecto que hasta ahora no había estado en la discusión general, con la intención de profundizar en elementos que, por cierto, hacen al desarrollo de las inversiones y del plan vial, pero no necesariamente están en el ámbito del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Nosotros tenemos un seguimiento algunas veces lo hemos referido acá de lo que ha sido la evolución del patrimonio vial en el país, de las inversiones que se han venido haciendo año a año y del estado de situación, es decir, del estado de las rutas, inclusive, abordándolo desde distintos enfoques: el estado de confort de la circulación, el nivel de rigurosidad y algunos otros índices que existen en el mundo y se utilizan para eso. No es la primera vez que discutimos cómo se mide el estado general de las rutas del país. En ese sentido, hemos afirmado que el 50% de las rutas del país están en buena o muy buena condición, que hay un porcentaje de rutas que están en estado regular y un porcentaje de rutas que están en mal estado. También reconocimos que dentro de las rutas que están en mal estado, hay puntos críticos. Hoy digo que ya no hay puntos críticos. Todas las rutas del país están recibiendo respuesta y tratamiento y van avanzando en la mejora. Ya no es más el 50%; mucho más del 50% de las rutas están en bueno y muy buen estado. Es más: de la red internacional, el 85% de las rutas están bien y muy bien y de la red primaria, prácticamente el 60% de las rutas están bien y

muy bien. Y con eso estamos superando, en el promedio general, largamente el 50%. Nosotros vamos midiendo y advertimos que, afortunadamente, se van logrando mejores resultados en materia patrimonial y mejores resultados en el nivel de confort. No está todo bien. Hay rutas que están mal; hay rutas que están mal y ya tenemos la respuesta para transformar y hay rutas que están mal y todavía estamos buscando la respuesta para transformar.

No voy a venir acá a hacer un juego de números, pero cuando se pide información acerca de los índices, debo decir que hay muchos; números se pueden hacer de muchas maneras, así como opiniones se pueden dar de muchas maneras. Es difícil pensar que en períodos en los que las condiciones de las rutas estaban peores según los índices que se suceden en el tiempo , había mayor inversión. Si había mayor inversión por kilómetro de ruta y las rutas estaban peor, parece curioso, y no necesariamente que se invierta más resulta eficiente. Se puede gastar más, pero lograr peores resultados. Ese es otro terreno. No vine a discutir eso; sinceramente. No creo que ese sea el tema a discutir. Esa es una discusión más política y, sinceramente, no estoy tratando de entrar en una discusión de quién es mejor y quién es peor. Estoy diciendo que se está haciendo un gran esfuerzo de inversión y que ello redunda en un mejoramiento del estado general de las rutas. Eso lo digo yo, pero también lo dijo el informe Situación de la Vialidad Uruguaya 2017, publicado por la Asociación de Caminos del Uruguay, elaborado por un conjunto de ingenieros no sé si alguno tiene algo que ver con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con la Dirección Nacional de Vialidad , con comentarios agregados de la Asociación Nacional de Transporte Carretero y de los ingenieros Sergio Michelena de la Intendencia de Montevideo , Nieto y Cáceres. Es decir: es un informe en el que se basó la discusión del XI Congreso de la Vialidad Uruguaya y que tiene bases que no son de especulación, sino que son firmes, serias, de referencia, para poder seguir monitoreando la evolución de las rutas de nuestro país, que es el tema del cual me siento responsable y trato de hacer lo mejor posible para seguir avanzando en ese mejoramiento.

En segundo lugar, la Corporación Vial del Uruguay creció efectivamente en su incidencia en todo esto, porque se convirtió en el gran instrumento de concesión público público este es un instrumento de creación uruguaya que fue llenándose de contenido y nosotros aprendiendo a utilizarlo.

La Corporación Vial del Uruguay no la inventó este ministro ni el Frente Amplio; fue promovido e instrumentado en oportunidad del segundo Gobierno del Partido Colorado, del doctor Sanguinetti, y complementado con la situación generada en el país durante el Gobierno del doctor Jorge Battle.

Entonces, esta instrumentación fue la búsqueda de encontrar caminos para el financiamiento de la obra pública que se había venido abajo y, por lo tanto, también, el nivel de calidad de las obras como consecuencia de que por las razones económicas que vivía el país se debió retirar los fondos de inversión para la obra pública, que era el instrumento de financiamiento que tenía el país históricamente y que, como consecuencia de la crisis económico financiera que se vivía tuvo que suprimir. Se sustituyó por otro tipo de recursos que ya salían de las propias decisiones presupuestales. En ese momento, creo que el doctor Atchugarry y el ingeniero Lucio Cáceres procuraron buscar instrumentos que pudieran asegurar niveles de inversión, además de los que podían desprenderse del propio presupuesto. Como el presupuesto tenía restricciones muy severas buscaron otros mecanismos.

Cuando nosotros llegamos, en el año 2005, también nos encontramos con las restricciones desde el punto de vista económico financiero. Afortunadamente, en el año 2005, el país ya estaba subiendo el repecho, pero la situación que se había vivido en los años 2000, 2001 y 2002 no había dejado de tener efectos y consecuencias en la estructuración presupuestal que tenía el país. Por eso, este instrumento que ya estaba aprobado y que había iniciado, en alguna medida, su funcionamiento lo tomamos con mucha atención, procurando ver si a través de él podíamos encontrar los caminos de financiamiento que era difícil poder lograr a nivel presupuestal. Ni qué hablar que los fondos de inversión para la obra pública ya se habían ido para no volver.

Después de los años que han pasado, de 2005 a la fecha, la Corporación Vial del Uruguay demostró que era un instrumento apto para esto y ha multiplicado su participación y se complementa con algún aumento de las concesiones privadas, las concesiones de obra pública históricas, de las cuales siguen existiendo dos y como funcionan relativamente bien siguen siendo elementos de aporte de capital.

Sinceramente, hoy no estoy en condiciones de dar ninguna opinión sobre la Corporación Vial del Uruguay, más allá de la participación de los montos, que son muy importantes, fundamentales, porque efectivamente, como acá se dijo, nosotros hemos encontrado financiamientos de la Corporación Vial del Uruguay a través de

asumir préstamos o de emitir bonos, que están garantizados por los recursos presupuestales que recibimos, pero fundamentalmente, por un sistema de peaje, que también estaba instalado en el país, pero que en vez de dejar en manos de particulares, para que ellos dispusieran qué hacer con la reinversión, los recuperamos y los transferimos a la Corporación Vial del Uruguay, justamente como sostén del financiamiento de toda la obra pública en el país.

Reitero: no estoy en condiciones de dar cifras, entre otras cosas y primero que nada, porque la Corporación Vial del Uruguay que funciona en el ámbito de la Corporación Nacional para el Desarrollo no está en mi jurisdicción. Por lo tanto, yo puedo hacer gestiones, compartir una mesa donde vengan los responsables de la corporación vial para dar cuenta del estado financiero, pero no los voy a dar yo sin previa consulta a los titulares de este organismo del que ni siquiera sé cuáles son las leyes que lo rigen, porque en realidad yo soy un usuario, un cliente de la Corporación Vial del Uruguay.

En tercer término, si los proyectos de PPP planificados, por los que trabajamos tanto hubieran podido concretarse en un período yo diría no puedo con mi condición; tendría que decir en un mejor período en un período razonable de tiempo, qué transformación de la vialidad hubiéramos podido concretar en este período de Gobierno, por el esfuerzo propio, por el rol de la Corporación Vial del Uruguay y por las obras planificadas en esos PPP.

Nosotros seguimos peleando como el primer día, para que estos instrumentos se concreten y estén en condiciones de funcionar, porque más allá de que a mí como ministro me hubiera gustado ser el que pudiera concretar esas obras y cortar las cintas, como uruguayo entiendo que es necesario para el futuro del Uruguay que existan instrumentos de este tipo, que por algo se van abriendo camino en el mundo, no sin dificultades en todo el mundo hay que ver lo que pasa por ahí , pero que son instrumentos de financiamiento necesarios para avanzar en el mejoramiento de la infraestructura. Como Uruguay necesita esos instrumentos y los va a seguir necesitando, y también requiere los trabajos que hemos encomendado, vamos a seguir trabajando, a tal punto que hoy teníamos la apertura de la última PPP y seguimos peleando cada una de ellas para que lo más rápidamente posible se pueda pasar de la tramitación a la concreción. La única que está funcionando es una cuyo llamado se hizo en el período anterior y nosotros ahora estamos aprovechando las soluciones que nos dan en la Ruta Nº 24 en el Puente Sauce o en el bypass de Nueva Palmira.

Tenemos estimaciones con respecto a hasta dónde podemos llegar pero esa no es la discusión, ni tampoco cuánto podremos concretar en este período. Uruguay va a concretar el conjunto de la inversión prevista; el gobierno que venga y el ministro que continúe terminarán de concretar esas obras. No habrá tiempo ni dinero perdido porque puedo repasar tal vez por el tiempo de ustedes no lo haga, pero si resulta necesario lo haré qué rutas están incluidas en la renovación total y porqué, considerando su mantenimiento por aproximadamente veinte años en cada uno de esos casos.

En cuanto a que efectivamente el tiempo perdido o transcurrido nos ha generado la necesidad de algunos ajustes y algunas sustituciones, claro que sí. En el caso de la Ruta Nº 26, habida cuenta de la situación que tenía, nosotros preferimos no seguir su trámite por vía de la PPP sino salir a buscar otros recursos que se pueden usar, y se necesitan para mil cosas, a fin de asegurarnos de que en el período podríamos superar esa situación. Ese es un caso grande pero podemos hablar de otros más pequeños en los que tal vez pueda haber un puente que, si sabemos que está en un lugar que tiene determinadas características porque hay un emprendimiento desarrollándose del otro lado, sí convenga reforzar. ¿Está previsto el refuerzo? Le ponemos un refuerzo para ir acompañando el proceso, porque nada de esto está escrito en piedra sino que se trata de instrumentos. Lo importante es si vamos a ir avanzando en el estándar de la red vial que necesitamos o seguiremos empantanados discutiendo o tratando de que no se avance para tener algo que decir. El asunto es que nosotros vamos a seguir trabajando en este sentido y creo que los resultados se van a ir despejando.

Cuarto tema. Uruguay tenía una enorme cantidad de puentes estrechos, fundamentalmente, y algunos con la necesidad de ser reforzados. Han pasado gobiernos y gobiernos y seguían siendo puentes estrechos, pero llega un momento en el que el desarrollo del país impone respuestas diferentes en materia de infraestructura. Recién hablábamos del año 2000. ¿Cuánta carga se transportaba en el país en ese año? ¿Qué camiones circulaban por la calle? El señor diputado Olaizola me preguntaba si va haber bitrenes o tritrenes. ¿Cuáles eran los vehículos que circulaban en el año 2000? Busquemos; nada que ver. La carga se multiplicó por cinco desde ese año hasta hoy. Efectivamente, la evolución de la tecnología y el hecho de que los camiones tritrenes actuales puedan transportar setenta y cinco o setenta y seis toneladas y producir menos daños que un

camión Scania de los noventa nos obliga a incorporar estos elementos. Pero esos camiones, con esas características tecnológicas de hoy, que tienen un conjunto de virtudes, también generan determinadas exigencias, por ejemplo en los puentes, que no pueden ser manejadas de la misma manera. No basta con que solo pase un camión por el ancho que tienen los puentes sino que hay que prever la posibilidad de que en algunos de ellos coincidan más de un camión, que frenen al mismo tiempo y generen una serie de efectos por los que los ingenieros hacen recomendaciones ya que tienen experiencia en ese sentido. Por lo tanto, el refuerzo y el ensanche de los puentes ahora se hace una necesidad inaplazable. Por eso estamos regularizando, reforzando y ensanchando más puentes que en ningún otro período de la historia de este país. ¿Y saben algo? No es ningún orgullo porque estamos retrasados, porque como se hizo poco en el pasado tenemos que hacer mucho más ahora y nosotros no vamos a hacer todo lo necesario; tal vez hagamos menos de lo necesario pero no solo vamos a hacer los puentes que hasta ahora están previsto sino créanme que estamos preparando un programa que no entrará dentro de este presupuesto pero que tendrá que estar visualizado en el futuro del país, en el que figurarán cientos de puentes que deberán ser reforzados y ensanchados. Algunos los iremos incorporando en nuestra tarea y otros tendrán que seguir porque algo que vamos a hacer es dejar proyectos en curso para que quien tome la posta pueda continuar; agregará, mejorará y perfeccionará todo lo que sea necesario pero tendrá material para seguir hacia el futuro, porque los proyectos llevan mucho tiempo a veces meses y esfuerzo y demoran la posibilidad de arrancar con las obras. Nosotros tenemos alguna idea y en oportunidad de la rendición de cuentas uno de los temas que vamos a informar es, precisamente, el relativo a un conjunto de obras de infraestructura que es necesario abordar pensando en la instalación de la planta de celulosa y en otros aspectos que tienen que ver con el crecimiento del país. Estoy hablando de puentes y de otros aspectos de infraestructura que también podrían abordarse, pero me quedo por acá.

Se han contratado técnicos para analizar exactamente no solo los efectos sino las características geométricas, así como la preparación de los conductores, y algunos otros aspectos técnicos que hacen a la posibilidad de habilitar bitrenes o tritrenes en determinadas rutas del país. Inclusive, de los informes que hasta ahora tenemos puedo adelantar que no nos inclinamos a habilitar la categoría de bitrenes; más bien nos vamos a limitar a determinada composición de vehículos con cuarenta y ocho toneladas de carga hoy en día tienen un límite de cuarenta y cinco y a los tritrenes. Las rutas que se habiliten para los tritrenes se van a habilitar para todas las empresas que circulen en el país. No va a haber ruta para tal o ruta para cual; las rutas que habilitan son rutas para todos. Por eso estamos hablando del puente del Olimar, ni qué hablar de los puentes de la Ruta N° 5; por eso las terceras vías; por eso las rotondas que deben tener una dimensión diferente para permitir la circulación de este tipo de vehículos.

Por último, efectivamente, hago esa cuenta: 2.360.000.000 fue lo que se comprometió como inversión en vialidad al inicio de este período de Gobierno. Yo no me desentiendo; estuve cuando se hizo el anuncio y estoy ahora, y mientras esté me voy a hacer responsable de lo que estamos haciendo y de lo que falta. Es cierto que se completaba eso con los más de setecientos que se manejaba como inversión en los PPP y si estoy anunciando que esa inversión en PPP no se va a concretar en este período todo el mundo sabe que el tiempo, así como van las cosas, no da , entonces la pelea es más grande.

De todas maneras, vamos a llegar lo más cerca posible del objetivo. Estamos haciendo el mayor esfuerzo en todas las áreas para seguir adelante con eso porque aspiramos a que dejar a la mayoría de las obras de PPP en marcha, si bien no alcanzarán ese volumen; lo ideal sería dejar todas en marcha, pero no me animo a decir cuánto porque han sido muchos los chichones que me he venido dando.

Además, en lo que hace a la inversión que desde el presupuesto y desde los otros instrumentos de concesión estamos haciendo, apunta a disimular en el mayor grado posible este desfasaje.

Por lo que dicen las evaluaciones que tenemos y por lo que nos reconoce el propio diputado que hacía las preguntas, se nota que por lo menos esfuerzo hay y esfuerzo es lo que comprometemos y lo que estamos haciendo con el amigo Cola.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Es notorio el cambio del sistema de carreteras en el país en el último año. Integrantes de esta Comisión de todos los partidos lo han podido apreciar porque han recorrido algunas de las obras el señor ministro ha estado en los actos inaugurales , han estado en los puertos, particularmente en las carreteras.

He recorrido el país por otras cuestiones, en el norte, en el noreste, en el sur, en el litoral, y creo que nadie que ande en un vehículo vidriado puede decir que no observa el cambio cuantitativo y cualitativo de la inversión. Digo "cuantitativo" y "cualitativo" porque hablo de inversión de calidad.

Más allá de algunos aspectos que se han mencionado, es notorio el cambio en la calidad de obra realizada, no solo estructuralmente por los trabajos que se ve que se hacen de base sino hasta por la propia señalización. Y no son carreteras del siglo pasado sino que son carreteras de este siglo.

Para el desafío que nos interpela en este siglo, el ministro ha planteado una estrategia que tiene como objetivo final este período de Gobierno. La rendición de cuentas será el último momento en el que evaluaremos cuánto hemos avanzado luego haré referencia a eso y cuánto nos falta por avanzar.

Quiero reafirmar el respaldo por lo actuado por el Ministerio; quiero plantear que se percibe la obra, notoriamente se ve en el país, más allá del informe de los Amigos de la Carretera. No quiero hablar de Maldonado, de la Ruta N° 39, de la Ruta N° 60, de la Ruta N° 9, ni de los accesos viejos reclamos que están satisfechos , ni de lo que significa la Ruta N° 30 un viejo reclamo que se está cumpliendo o la Ruta N° 26 en otros lugares. Se ve el país en obra.

Quizás el problema que tengamos sea que el ministro planteaba la inversión a través de la Corporación Vial del Uruguay que permitió rescatar para el Estado recursos que iban a manos privadas y transferirlos a la inversión como un instrumento nuevo, parte de un proceso y de un desafío que tomó este Gobierno encabezado, inclusive, por este ministro en un período anterior.

Cabe recordar las primeras concesiones como práctica y experiencia, inversiones que se realizaban después que se instalaban los peajes, y el proceso de acumulación y de ganancia que había. En momentos en que se entregaban las obras era una decisión correcta porque permitía una fuente de financiación directa, más allá de lo que aporta Rentas Generales al Ministerio.

Cuando se toma como experiencia acumulada a lo largo de los años, no solo en los gobiernos del Frente Amplio, también da la perspectiva de que es un instrumento a seguir utilizando como forma de financiación, que no ve las restricciones que puede ver desde el punto de vista fiscal o financiero en compromisos que el país tiene en otros lados. Puede conseguir endeudamientos, pero mucho más caros si esos aspectos no se privilegian y creo que eso está alineado con la política nacional de este Gobierno.

Las asociaciones PPP son un extraordinario desafío. Hay solo una en marcha y se espera que las demás comiencen en el resto del período, entonces el 1º de marzo de 2020 quedará configurado un mapa de hasta dónde habremos avanzado.

También es un cambio cualitativo del Estado la expertise, la experiencia que va acumulando para resolver cuestiones que no sabía cómo resolver. Esa expertise va más allá del partido de Gobierno o del ministro actual: es parte de la institucionalidad, de que hoy exista un funcionario que sea capaz, con tanto detalle, de mostrar lo que el país tiene. Eso significa, también, capacidad del Estado, significa no solo la memoria colectiva sino la construcción de capacidades humanas y técnicas que permitan darle continuidad. El desafío entre los 5.000.000.000 y los 20.000.000.000 o 25.000.000.000 de toneladas es un elemento que el país necesita apostar inclusive para cubrir los costos para seguir creciendo y seguir transportando carga no solo hacia adentro del país sino hacia afuera.

Necesitamos crecer; es parte de los desafíos que tiene esa tensión permanente entre cómo acompañar la infraestructura y la logística con el desarrollo, y esa tensión es permanente también en los instrumentos para ejecutarlo. No cabe duda de que este es un camino, una estrategia que queremos reafirmar.

Este será un tema a tratar en oportunidad de analizar la rendición de cuentas, pero me parece que no es justo que tratemos en esta Comisión los planes, las inversiones ejecutadas, las inversiones a ejecutar, los desafíos, la forma de financiarlos, sin abordar un tema que, por lo menos, estaba en la agenda de este país y que no sé cómo va a continuar.

La pregunta es si es legítimo que, exclusivamente, la amortización de esta inversión sea a cuenta de quienes usamos los peajes, los que pasan por los sistemas convencionales, teniendo en cuenta que el país va a tener

un sistema de carga mucho más avanzado desde el punto de vista de las técnicas, pero también de mayor usufructo, de miles de toneladas.

En algún momento se manejó la posibilidad de georreferenciar el sistema de carga para que permitiera aplicar un principio más justo en términos de la distribución de la carga tributaria para que esos sectores sean los que más aporten. Entonces, la pregunta es si hay algún estudio en términos de tensión es fácil decirlo; el problema es que el sistema de cargas se mueve y hay que mantener los niveles de competitividad con la capacidad de resistencia o de resiliencia que tenemos para lograr que eso no impacte negativamente en los costos de producción y de competitividad. Sé que eso estaba en la agenda y no es tema de esta Comisión, sino de otra, pero queremos saber si en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas han avanzado o hay temas que nos ponen en otra perspectiva.

La pregunta tiene que ver esencialmente con que el gobierno que sea, sea cual sea, además de los mecanismos a utilizar que se están utilizando, y de profundizar sobre el aprendizaje hecho, tendrá que buscar nuevas formas de financiación además de la participación público privada y de lo que se ha hecho con la Corporación Vial del Uruguay , además de la recaudación que logre el Estado si el país sigue creciendo, lo que seguro será un desafío para todos.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Escuchando las respuestas del señor ministro, hay algunos temas que me dejan preocupado.

Cuando le pregunté sobre la actividad y los números que está manejando la Corporación Vial del Uruguay, lo hice porque realmente me parece un tema importante. La Corporación Vial del Uruguay está manejando mucho dinero.

Comparto con el señor ministro que es un instrumento válido, que ya tiene varios años de creado y que es un instrumento que, en la práctica, ha dado respuestas, pero también debe ser controlado.

Hoy, en la práctica, la Corporación Vial del Uruguay escapa al control del Tribunal de Cuentas; la Corporación Vial del Uruguay escapa al control del Parlamento. Si yo quiero convocarlos a sentarse aquí a que me expliquen cómo está funcionado, no puedo.

El señor ministro me dice que no tiene los números. Hace poco tiempo elevé un pedido de informes al Ministerio de Economía y Finanzas, porque me queda claro que la Corporación Vial del Uruguay funciona en la órbita de la Corporación Nacional para el Desarrollo y en la órbita del Ministerio de Economía y Finanzas. ¿Saben cuál fue la respuesta del señor ministro de Economía y Finanzas? Que no tiene los números; que no tiene esa información.

Entonces, ahora sí me entro a preocupar, porque si la Corporación Vial del Uruguay trabaja en la práctica, en estrecho vínculo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque, de hecho, se ha convertido en un brazo ejecutor de obras en el área de vialidad, yo parto de la base de que ustedes manejan los números de la inversión, porque ustedes trasladan obras que, en principio, están en su ámbito de competencia, porque la Corporación Vial del Uruguay ha demostrado ser un instrumento eficaz para llevar adelante determinado tipo de obras, pero es muy importante para el Parlamento saber cuáles son los números. No es un tema menor; es muy importante para el Parlamento conocer los números que maneja la Corporación Vial del Uruguay.

Como legisladores, tenemos distintos instrumentos para conocer la información. Tenemos el pedido de informes. Estamos aburridos de hacer pedidos de informes. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas debe más de cien pedidos de informes. No es la primera vez que decimos al señor ministro que no sabemos qué pasa, pero no se nos contestan los pedidos de informes. Entre la Cámara de Diputados y la Cámara de Senadores debe andar cerca de los ciento cincuenta pedidos de informes sin contestar. Es un instrumento previsto en la Constitución de la República. El señor ministro fue diputado; conoce la importancia que tiene para el legislador tener información para su trabajo parlamentario. Para nosotros es muy importante. No hemos logrado que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas habilite esa herramienta de información necesaria para el Parlamento.

Entonces, cuando viene el ministro y cuando viene el director Nacional de Vialidad, para nosotros es una instancia importante para manejar información de este tipo de cifras, pero tampoco la tienen.

Hacemos un pedido de informes al Ministerio de Economía y Finanzas y no nos facilitan la información. Entonces, nos empezamos a preocupar.

Voy a poner un ejemplo de por qué nos empezamos a preocupar.

El programa previsto de PPP fue achicado. Arrancó en US$ 740.000.000 y, en la actualidad, está en US$ 540.000.000, por lo que no estamos hablando de dos pesos. El señor ministro nos decía que por un problema que tienen las PPP no andan, se han demorado y se han atrasado considerablemente , con buen tino, se han hecho obras por otra vía para poder dar solución a innumerables reclamos de obras que hay en todo el país. Muy bien, pero se están sustituyendo obras que estaban previstas en los paquetes de PPP y se están llevando adelante por otra vía. Entonces, es muy importante saber si ahí hay una duplicación de gastos esperemos que no haya, porque estamos hablando de cifras muy importantes , si esas cifras se van a quitar de lo adjudicado a la Corporación Vial del Uruguay, se van a reformular esos llamados o la forma jurídica que sea necesaria para que no haya una duplicación de pagos o una duplicación de obras que ya están hechas. Es muy importante saber esto, señor ministro. Es muy importante para nosotros y para el Parlamento saber esto. Por eso, es que seguimos con el dedo en el renglón, porque nos parece que es muy importante que podamos conocer esta información como Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Diputados y como Cámara de Diputados.

Es muy importante y le vamos a agradecer que nos la haga llegar o que nos diga cuál es el canal para que nosotros podamos conocer esta información.

El señor ministro nos dice que van a hacer los puentes previstos. Nosotros preguntamos recién cuántos eran los puentes efectivamente hechos. Supongo que esa información la tienen. Tampoco nos dieron la información de cuántos son los puentes efectivamente hechos.

Yo creo que realmente van a ser muy pocos, señor ministro. De los ciento tres previstos, van a ser muy pocos. Cuando lleguemos al verano de 2020, lamentablemente, no creo que la cifra sea considerable y me encantaría equivocarme en esto, pero me parece que no va a ser así.

Entonces, más allá de las intenciones y de la buena voluntad que creo que en esto la tenemos todos quienes estamos presentes en esta sala, para nosotros es muy importante saber en este momento que vienen acá, por ejemplo, cuántos son los puentes realmente hechos. Creo que eso lo tienen que saber, porque ustedes son el señor ministro de Transporte y Obras Públicas y el director Nacional de Vialidad. Están sentados aquí, en la Comisión, con una computadora, o sea que yo calculo que esa información, si no la tienen en al cabeza, la tienen en la computadora.

Le voy a agradecer si nos puede dar esa información y, además, reiterarle la importancia del punto que le manifesté en torno a la Corporación Vial del Uruguay.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. El número de puentes no lo sé. Los contarán, porque en el resumen que queríamos presentar deben estar los puentes que hicimos.

De ninguna manera nos oponemos a decir cuántos puentes se hicieron. Tenemos más dificultades para decir cuántos puentes hay que hacer y más dificultades para decir cómo se va a hacer cada puente. Algunos de ellos ya están proyectados y financiados y otros, aunque se tengan presentes, hay que buscar la forma de financiamiento. Desde ese punto de vista, no hay dramatismo. Se buscará en la lista.

El informe que hizo el director Cola es realmente demasiado amplio. A mi entender, peca de ser demasiado amplio, pero la información que plantea el señor diputado Olaizola respecto a los puentes está absolutamente detallada en cuanto a las características de cada puente, las obras previstas y las obras que serían necesarias en los casos que no están previstos.

Por otro lado, la Corporación Vial del Uruguay no construye. El que construye es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. La Corporación Vial del Uruguay financia.

El señor diputado Olaizola dijo cuál era el canal. La Corporación Vial del Uruguay funciona en el ámbito de la Corporación Nacional para el Desarrollo y esta, que yo sepa, está vinculada al Ministerio de Economía y Finanzas del país.

Podría haber dado algunas cifras, si esas preguntas hubieran estado dentro de las que me adelantaron para esta presentación. Por lo tanto, esta reunión de la Comisión, por más que sea especial, como todas las reuniones de la Comisión, es bueno hacerla con un temario. Vinimos a expresar otra cosa y yo no voy a improvisar en dar cifras que corresponden a un organismo que no es de mi responsabilidad ni está bajo mi responsabilidad. |5:23:46 PM| Vamos a tener una instancia de rendición de cuentas dentro de algunos días; por lo tanto, en esa oportunidad, con lo que yo pueda responderle y con las respuestas de los demás ministros, el señor diputado podrá despejar esa inquietud que tiene respecto al manejo de esos fondos.

Efectivamente, para la economía del país se trata de un volumen de fondos muy importante y me parece que es absolutamente legítimo que se pregunte por el origen y destino de cada uno de esos recursos. Desde ese punto de vista, siguiendo el trabajo, nos vamos a encontrar con las respuestas.

SEÑOR COLA (Leonardo). Tengo datos de los puentes de este período y de los que ejecutaríamos este año; no están los de 2019. Además, dispongo de datos correspondientes a puentes intercambiadores, que en los listados figuran como puentes. Paso a detallar la información: Ruta Nº 1, Pasaje Superior Cibils, ejecutado. Ruta Nº 1, Pasaje Superior Camino Tomkinson, ejecutado. Ruta Nº 1, Río Santa Lucía, puente viejo, recuperación, en ejecución. Ruta Nº 1, Río Rosario, calzada norte, puente nuevo en variante, en ejecución; hoy tiene un 96% de avance. Ruta Nº 1, Arroyo Riachuelo, ensanche y refuerzo, comienzan las obras en un mes. Ruta Nº 2, Arroyo Sauce, puente nuevo, en ejecución. Ruta Nº 2, Cañada Encierro, puente nuevo, en ejecución. Ruta Nº 5, Arroyo Villasboas, ensanche y refuerzo para 48 toneladas, en ejecución.

Estos puentes de Ruta Nº 5 tienen la estructura terminada; queda pendiente algún trabajo en el ensanche del puente, pero se está terminando.

Continúo con el listado: Ruta Nº 5, Arroyo Molles, en ejecución. Ruta Nº 5, Cañada La Zorra, ensanche y refuerzo, en ejecución. Ruta Nº 5, Pasaje Superior, en el kilómetro 266, en ejecución. Ruta Nº 5, Arroyo Quebrada Grande, ensanche y refuerzo, en ejecución. Ruta Nº 5, Arroyo Batoví, ensanche y refuerzo, en ejecución. Ruta Nº 5, Arroyo Sauce de Batoví, ensanche y refuerzo, en ejecución. Ruta Nº 5, Arroyo Cuñapirú, ensanche y refuerzo. Se inician este año las obras, el proyecto está terminado y acordado con la intendencia, como dijimos hoy. Ruta Nº 7, Cañada Totoral del Sauce, cambio de alcantarilla, se inicia este año. Ruta Nº 7, Cañada García, sustitución de alcantarilla, a iniciarse. Ruta Nº 7, Arroyo Sauce, ensanche y refuerzo, en ejecución. Ruta Nº 7, Arroyo Valdenegro, sustitución de alcantarilla, comienza en 2018. Ruta Nº 7, Arroyo Pedernal, puente nuevo, a punto de licitar, proyecto terminado. Ruta Nº 7, Arroyo Tala, puente nuevo, proyecto terminado, a licitar. Ruta Nº 7, Arroyo Potrero, ensanche y refuerzo, en proceso licitatorio. Ruta Nº 7, Arroyo Mansavillagra, ensanche y refuerzo, en proceso licitatorio. Ruta Nº 7, Pasaje Superior en Nico Pérez, en ejecución. Ruta Nº 7, Arroyo Quebracho, puente nuevo en variante, en ejecución. En Nico Pérez lo que falta es la recepción provisoria; el puente está terminado. Ruta Nº 7, Arroyo Sarandí del Quebracho, puente nuevo en variante, en ejecución. Falta la provisoria; el puente está terminado. Ruta Nº 7, Arroyo Fraile Muerto, puente en variante, en ejecución. Ruta Nº 8, Arroyo Pando, puente nuevo, duplicación de Ruta Nº 8, en ejecución. La estructura está finalizada y los accesos, también. No está liberado al uso. Ruta Nº 8, Pasaje Superior sobre el ferrocarril, puente nuevo en duplicación, en ejecución. También está terminado. Ruta Nº 8, Río Olimar, ensanche y refuerzo, en ejecución. Ruta Nº 9, Canal Andreoni, puente nuevo, ejecutado. Ruta Nº 12, Minas Viejo, puente nuevo, en ejecución. Tiene un 80% de avance. Ruta Nº 15, Arroyo las Conchas, Arroyo las Conchas Secundario y Arroyo las Palmas, son tres puentes y en dos de ellos están iniciadas las obras. En Las Palmas se inicia próximamente y la idea es terminar para la temporada.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. ¿Es la misma empresa)

SEÑOR COLA (Leonardo). Sí, es la misma empresa y el mismo llamado a licitación; lo está haciendo Saceem por un subcontrato con la empresa Molinsur, que fue la que ganó todo el tramo

Continúo con el listado: Ruta Nº 16, Paso de los Adobes, puente nuevo, en ejecución. Se están terminando las protecciones del puente, pero ya se puede usar. Ruta Nº 19, los dos puentes de arco, San Miguel I y San Miguel II. Está el proyecto hecho, pronto para licitar. Ruta Nº 21, Arroyo Sauce, bypass de Nueva Palmira, en ejecución. La obra está muy avanzada. Ruta Nº 26, Arroyo Araújo, ensanche y refuerzo, a licitar. Ruta Nº

26, Arroyo Soto, ensanche y refuerzo, a licitar. Ruta Nº 30, Cañada Comisaría, Arroyo Cuaró, Arroyo Pelado, Cañada La Bomba y Arroyo Tres Cruces, son cinco licitaciones que se inician este año; dos están en proceso licitatorio y tres ya están licitadas y adjudicadas. En el Arroyo Tres Cruces ya se inició la obra, están haciendo los prefabricados en un predio cercano. Se están culminando las expropiaciones. Interbalnearia, Arroyo Pando, ensanche del tablero, en ejecución. Ciclovías Arroyo Tropa Vieja, ejecutado. Proyecto de arco y viaducto en Rambla Portuaria, a licitar. Está dentro de las obras correspondientes a 2018. El número total de puentes es de 49, hasta 2018.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPROTE Y OBRAS PÚBLICAS. Podemos ver que hay una lista de otros puentes que, resuelto el tema del financiamiento, van a salir al ensanche y reforzamiento.

Creo que un número como este o parecido no se ha visto en los años anteriores.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Agradezco la información. Se trata de 37 puentes que están en obra o ejecutados; los 12 restantes está previsto que se empiecen este año.

En cuanto a los 103 puentes previstos en las obras, como 69 eran por PPP hay varios puentes que pasaron a realizarse por otra modalidad. Esto refuerza mi inquietud en cuanto a conocer cuáles son los cambios que se van a hacer en los contratos para no duplicar obras que figuran en los contratos de PPP, pero se harán por otra modalidad.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. El director estaba señalando cuáles eran las obras que estaban previstas en PPP y se están encarando por separado. En la PPP que está en funcionamiento no hay cambios. Lo hubo, por ejemplo, en la PPP 4, de la Ruta Nº 26, pero en varias oportunidades explicamos el motivo por el que la dejamos sin efecto y se abordó por otro lado. Y es muy posible que, en el correr del tiempo, determinados proyectos PPP por ejemplo, el de la Ruta N° 14, que cruza el país de punta a punta , puentes u obras de arte tengan que reforzarse o recibir algún cambio, en función de los requerimientos, si es que estos no se han calculado con una proyección suficiente. Por ejemplo, el puente fundamental en la Ruta N° 14, que es el de Sarandí del Yí y que va a ser común a las Rutas N° 6 y N° 14, ya está proyectado, desde un principio, con todos los elementos para asegurar la posibilidad de transporte de tritrenes y la carga correspondiente. Así que hay muchas obras que, cuando se proyectaron, se previó la dirección en la que iría el mundo y el país, por suerte, que es prepararnos para cada vez mayor demanda.

SEÑOR PRESIDENTE. Después de más de cinco horas de trabajo de la Comisión, agradecemos al ministro y al director nacional de Vialidad.

La Comisión fue citada para tener una devolución sobre las obras viales que se vienen realizando y que se hicieron en 2017. Este año reiteramos una modalidad de trabajo que iniciamos el año pasado y que nos dio buen resultado. Como avance hacia una rendición de cuentas es muy bueno manejar estos datos.

En el final de esta comparecencia, quiero hacer algunos reconocimientos y dejar algunas cifras.

Queremos reconocer el estado que tienen hoy las rutas nacionales, la vialidad. Como dijo el diputado De los Santos, con la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y con la otra que nos toca integrar, que es la Especial de Tenencia Responsable y Bienestar Animal, en lo que va de este quinquenio, hemos recorrido la mayoría de los departamentos de nuestro país, y se ve una mejoría. No lo decimos nosotros, sino la gente que utiliza las rutas en forma diaria, que son, entre otros, quienes trabajan manejando una ambulancia, transportando madera, granos o alimentos, con quienes hemos estado reunidos en varias oportunidades.

Quiero dejar una constancia sobre la carga. El ministro dijo que en 2000 se transportaban entre 4.000.000 y 5.000.000 de toneladas, mientras que hoy estamos llegando a las 25.000.000 de toneladas, y que más del 50% de las rutas estaba en buen o muy buen estado. Es decir que, en veinte años, el número de toneladas casi que se quintuplicó y se ha ido mejorando sustancialmente el estado de las rutas. Esto se logra trabajando, se logra comprometiéndose y se logra consiguiendo financiamiento para realizar las obras, que es lo que ha venido haciendo el Gobierno del Frente Amplio.

Como hemos empujado para que se concretara la PPP 3, que es la que corresponde al pasaje de la Ruta N° 14 por nuestro departamento el ministro sabe bien las veces que lo hemos llamado por ese motivo , sabemos

que se ha acortado mucho el plazo para conseguir los dineros para la realización de ese trabajo. En el caso de la PPP 0, entre que se hizo el llamado y se iniciaron las obras, hubo una demora de más de tres años, mientras que en el caso de la PPP 3, si todo camina como hasta ahora, las obras estarán comenzando en menos de dieciocho meses. Y tenemos la esperanza de que lo mismo suceda con todas las obras de PPP que hayan sido adjudicadas en este período, es decir, que antes de febrero de 2020 estén en obras, lo que significará un volumen de ejecución muy importante y mejorará sustancialmente la vialidad nacional, sobre todo en aquellos lugares en los que, por diferentes motivos, no se podía tener obras importantes. Y reitero lo de la obra de la PPP 3, ya que el puente en Sarandí del Yí que el ministro mencionó varias veces se viene reclamando por lo menos desde hace veinticinco años. Se lo reclamaron al ministro Rossi en su primer período de Gobierno cuando yo era edil departamental ; se lo reclamaron al ministro anterior, y, en este período de Gobierno, la gente de Sarandí del Yí está contando los días para que, antes de fin de año o en los primeros meses del año que viene, esa PPP 3 esté en obra.

Cuando recorremos, vemos las obras, vemos las rutas transformadas, vemos muchos puentes. En mi departamento, los tres puentes que mencionó el director nacional de Vialidad, sobre la Ruta N° 5, ya son un hecho. Vemos muchas obras de iluminación en los ingresos a las ciudades y los pueblos. Estuvimos en la inauguración del tramo de Ruta N° 8 entre Treinta y Tres y Melo; también se inauguraron 4 kilómetros de iluminación en el acceso a Melo, en la Ruta N° 26. Son obras que la gente valora mucho; a veces se valora más un foco en la ruta que 1 kilómetro de hormigón.

Es decir, se ha actuado mucho, se sigue trabajando. Hay una mirada y un conocimiento de la situación que hace que el compromiso aumente.

Con relación a la Corporación Vial, el diputado Olaizola nos deja preocupados con la mención que hizo, pero en la rendición de cuentas, con la comparecencia del ministro de Economía y Finanzas y de los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tendremos oportunidad de conocer el estado de situación y cuánto es el financiamiento que aporta la Corporación Vial a la obra de la vialidad nacional.

Por otra parte, en nuestro país se han hecho obras faraónicas que han perdido la utilidad para la que se las pensó en el momento en que fueron realizadas, y me congratulo de que hoy se haya anunciado que el Ministerio va a hacer la obra de Ruta N° 6, en mi departamento, desde Comercio Sáenz hasta el puente del kilómetro 329. Es el puente carretero más largo del país; se hizo arriba del puente del ferrocarril, en el año 1994, y en algún momento hubo vacas pastando sobre él, porque en 2001 o 2002, por ahí no pasaba un camión, un auto ni un carro, y tuvo un costo para el país de US$ 20.000.000.

Por la tozudez del ministro, que lo anunció hace tiempo, hoy estamos viendo que se va a concretar la posibilidad de entroncar ese puente con el sureste de Tacuarembó. Esto es fundamental para el desarrollo de la zona y para el transporte de la madera, ya que hay un número importante de hectáreas forestadas cerca de ese puente e, indudablemente, para que eso se coseche, es necesario tener esta comunicación en buen estado; si no, es prácticamente inviable, por el costo de transportar esa madera hasta cualquiera de las dos plantas de celulosa, debido a la cantidad de kilómetros que hay que hacer.

Es decir, hay compromiso, hay trabajo y hay dedicación. Y el trabajo que ustedes han realizado, por parte de este diputado, a quien hoy le toca presidir la Comisión, se valora y mucho.

Nos seguiremos viendo. Próximamente, nos encontraremos en la rendición de cuentas. Tenemos prevista la comparecencia del ministro en la Comisión para más adelante, por el tema AFE y algún otro que surja.

La verdad es que hay valorar a los diputados que están presentes a esta hora, que no son miembros de la Comisión, pero que, interesados en estos temas de vialidad nacional, nos han acompañado. También hay que agradecer a los taquígrafos, a la secretaria y a la prosecretaria, a los funcionarios de audio, de Sala y Barra e Intendencia, porque fue una reunión que se extendió muchísimo y hay que valorar la presencia de todos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Les agradecemos la paciencia y queremos decirles que realmente lleva tiempo, pero el intercambio nos resulta muy útil para seguir viendo el camino y reparando cada uno de los aspectos que requiere atención.

Me había quedado pendiente una respuesta sobre el sistema, que había planteado el diputado De los Santos, pero contestaría sin versión taquigráfica.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE. Se levanta la reunión.